MAGYAR SZÁRNYAK

SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN

1943 MÁJUS 15. (VI. ÉVF. 10 SZÁM)

Jó szerelő nélkül nincs légigyőzelem!

ÁRA 50 FILLÉR


FAG
FAG



REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT **MAGYAR SZÁRNYAK** RIVISTA AERONAUTICA
ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * VI. ÉVFOLYAM, 10. SZÁM * BUDAPEST, 1943 MÁJUS 15

5 ÉVES A REPÜLŐ-ALAP

Öt esztendő nem nagy idő a történelem végtelen futószalagján. A magyar repülés történetében sem. Mégis meg kell állanunk ennél az öt esztendőnél.

Az első esztendő sivár és reménytelen légi elmaradottságunk utolsó évét zárta le és a felszabadulás lehetőségét és az új életre indulás lendületének kezdősebességét jelentette.

Az öt mozgalmas, építőmunkában eltöltött év váltotta valóra egy nagyszabású szervezet kiépítését, az ifjúság haderőnkívüli repülésének nagyvonalú kifejlesztését, hatalmas létesítmények alapjainak lerakását és felépítését, jelentette sokezer magyar ifjú repülő szárnyrakelését, a modelezés országos megszervezését, a haderőnkívüli motoros előképzés legalkalmasabb formájának kialakulását és gyakorlati eredményeit; a m. kir. honvéd légierő személyzet utánpótlási gondjainak végleges megszüntetését.

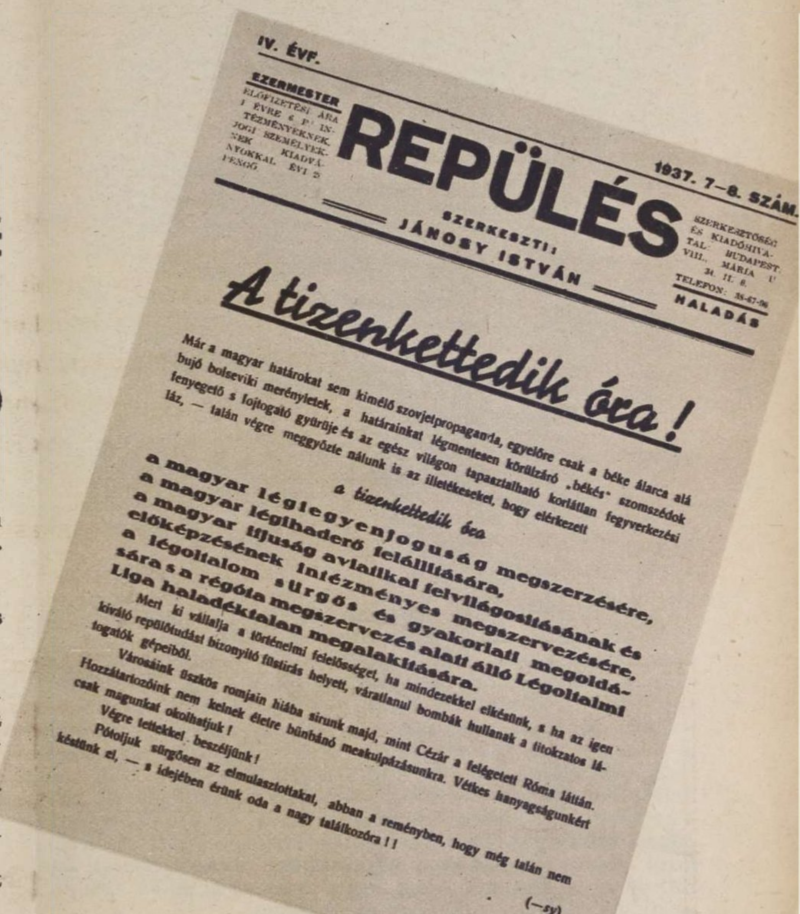
Ha az ötödik esztendő végén visszatekintünk a multba, 20 esztendő kényszerű mulasztásainak távlata vetődik felénk a trianoni megkötöttség kora, a magyar repülés katakombakorszaka a maga bajaival, gondjaival és mégis csodálatosan szép, sokszor hőskölteményekbe foglalható megnyilatkozásaival és végül a bilincsekből való örömteljes szabadulás, soha nem felejthető, felemelő pillanataival.

De nézzük csak meg, hogyan is történt a feltámadás!

1937-et írunk.

A világpolitikában zavaros szelek fújnak. Az elnyomott népek tömegei mind elégedetlenebbek. Hazánkban a repülés terén ifjúságunk ezrei szeretnének szárnyrakelni, de nincs szerv, nincs gép, nincs pénz erre a célra. A *Magyar Aero Szövetség* nevetségesen kis költségvetéssel dolgozik. Légierőnk rejtett alakulat. Kiváló tiszti és altiszti gárdája megalkuvásnélküli türelmetlenséggel dolgozik a keretek kiépítésén és felszerelésén.

Az akkori helyzetet és türelmetlenséget a sovány kenyéren élő repülősajtó orgánuma, az »Ezermester Repülés-Haladás« hűen tükrözi vissza. Egyik számát bemutatjuk. Ebben követeli a honvéd légierő felállítását, ifjúságunk haderőnkívüli előképzését és a lég-


IV. ÉVF.

EZERMESTER
ELŐFIZETÉSI ÁRA 1 ÉVRE 6 P. INTÉZMÉNYEKNEK, JOGI SZEMÉLYEKNEK KIADVÁNYOKKAL ÉVI 25 PENGŐ

REPÜLÉS

1937. 7–8. SZÁM.

SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN

SZERKESZTŐSÉG ÉS KIADÓHIVATAL: BUDAPEST, VIII., MÁRIA U. 34. II. 8. TELEFON: 35-67-96

HALADÁS

A tizenkettedik óra!

Már a magyar határokat sem kímélő szovjetpropaganda, egyelőre csak a béke álarca alá bujó bolseviki merényletek, a határainkat légmentesen körülzáró „békés" szomszédok fenyegető s fojtogató gyürüje és az egész világon tapasztalható korlátlan fegyverkezési láz, — talán végre meggyőzte nálunk is az illetékeseket, hogy elérkezett

a tizenkettedik óra

a magyar légiegyenjogúság megszerzésére,
a magyar légiuhaderő felállítására,
a magyar ifjuság aviatikai felvilágosításának és előképzésének intézményes megszervezésére,
a légoltalom sürgős és gyakorlati megoldására s a régóta megszervezés alatt álló Légoltalmi Liga haladéktalan megalakítására.

Mert ki vállalja a történelmi felelősséget, ha mindezekkel elkésünk, s ha az igen kiváló repülőtudást bizonyító füstírás helyett, váratlanul bombák hullanak a titokzatos látogatók gépeiből.

Városaink üszkös romjain hiába sirunk majd, mint Cézár a felégetett Róma láttán. Hozzátartozóink nem kelnek életre bünbánó meakulpázásunkra. Vétkes hanyagságunkért csak magunkat okolhatjuk!

Végre tettekkel beszéljünk!

Pótoljuk sürgősen az elmulasztottakat, abban a reményben, hogy még talán nem késtünk el, — s idejében érünk oda a nagy találkozóra!!

(—sy)

védelem megszervezését. Alig néhány esztendeje történt ez, mégis csaknem kellemetlensége volt emiatt a szerkesztőnek.

Mégis ebben az évben már reménykedtünk, hogy elkövetkezik egyszer a feltámadás, engedélyezik a fegyverkezési egyenjogúságot, de mivel a hamupipőkeállom hosszú ideig tartott, alig mertük ennek bekövetkeztét remélni. Mégis fel kellett a lehetőségekre készülni. Repülésünk vezetői azonban sokat tárgyaltak és felkészültek a jövőt illetően, ha mégis bekövetkezik a várt egyenjogúság. Ezért őszinte elismerés illeti őket.

1938-at írunk.

Az álmok néha mégis valóraválnak. Az elnyomatás korszakának végeszakadt. A rabbilincsek lehullását végre remélhettük, olyan politikai szelek fújnak. A hatalmas szomszéd birodalom rázza le először a megkötöttség jármát s hála a Mindenhatónak, mi is lassan fellélegezhetünk. Repülésünk lassan nyíltsisakkal fejlődhetik és ifjúságunk tömegei immár nemsokáig várnak az első szárnypróbálgatásokra. 1938 augusztus 23-ikán elnyertük a fegyverkezési egyenjogúságot.

Történelmi időket élünk, de különösen azok ezek

625. szám.

Indítvány

„Nemzeti Repülő Alap“ létesítése tárgyában.

Utasítsa a t. Ház a m. kir. kormányt, terjesszen mielőbb a t. Ház elé javaslatot »Nemzeti Repülő Alap« létesítése felől. Ezen alap a m. kir. Légügyi Hivatal felett mindenkor illetékes miniszteri tárca költségvetésében külön cím alatt számoltassék el, annak bevételei a magyar ifjúságnak a repülésben való kiképzését, gyakorlatbantartását, a repülősport fejlesztését s általában a repülés gyakorlati ismereteinek terjesztését szolgálják. A javaslatban kérjen a m. kir. kormány felhatalmazást, hogy az alap jövedelmeinek biztosítása céljából megfelelő rendeleteket bocsáthasson ki.

Különösen terjedjen ki a felhatalmazás, hogy a m. kir. kormány:

adhasson ki: »A magyar repülésért« feliratú, a normál díjszabásnál drágább postabélyegeket, amelyeknek különbözete az alap javára fordítandó;

adhasson ki: »A magyar repülésért« feliratú okmánybélyegeket, amelyek úgy a kereskedelmi forgalomban, mint általában ügyletek megkötésénél, lebonyolításánál az egyébként akár csak feltételesen is illetékköteles okmányokat, számlákat, nyugtákat, üzleti leveleket, szintúgy a szállításnál, a személyfuvarozásnál használatos okmányokat az alap javára kötelezően terheljék;

elrendelhesse főleg a luxus céljaira szolgáló cikkeknek forgalmánál az alap javára szóló bélyegek alkalmazását;

adhasson kizárólagos jogot a Nemzeti Repülő Alap intézésére hivatott szervnek arra, hogy az minden év március 15-én, a nemzeti ünnep alkalmából, nemzeti színnel ékített »A magyar repülésért« feliratú és a magyar ipar különböző, erre alkalmas ágazatai által évenként váltakozva előállítandó jelvényeket bocsásson ki, azokat a magyar hatóságok támogatásával megfelelő módon terjeszthesse és az előállítási és eladási ár közötti különbözetet a Nemzeti Repülő Alap bevételeinek gyarapítására fordíthassa;

az alap bevételeinek növeléséről egyéb megfelelő módon is gondoskodhassék.

INDOKOLÁS:

A magyar repülés fejlődését az összeomlás és az ezt követő nemzeti tragédia hosszú időre teljesen megbénították.

Megfelelő anyagi támogatás hiányában a magyar ifjúság nem vehet részt a levegő meghódításában számának és képességeinek arányában úgy, mint ahogy azt más nemzetek ifjúsága teheti.

Nemzeti Repülő Alap létesítésére a magyar repülés korszerű kifejlesztéséhez szükség van.

Budapest, 1938. évi május hó 4-én.

Benyujtja:
Ember Sándor s. k.,
országgyűlési képviselő.

50160. Athenaeum r. t. nyomása

az idők repülésünk számára. A m. kir. honvéd légierő utánpótlásának biztosítására szükséges az ifjúság nagyszabású felvilágosítása és előképzése. Ezt már mindenki érzi politikai körökben is. Tartalékos repülőink vállvetve odaálinak katonáink mellé és ennek az összefogásnak egyik nagyszabású eredménye, hogy *dr. Ember Sándor* országgyűlési képviselő 1938. évi május hó 4-én indítványt terjeszt a Ház elé, amelyben kéri nemzeti repülőalap létesítését és egyben kéri a t. Házat, hogy utasítsa a m. kir. kormányt ehhez szükséges javaslat előterjesztésére. Ezt a javaslatot teljes egészében bemutatjuk olvasóinknak. Igy indult el a Repülő Alap ügye a nagyszabású fejlődés útján és ez Ember Sándor dr. érdeme.

Repülésügyünkben már az év elején örvendetes változások következtek be. Az eddig tétlenségre kárhoztatott Magyar Aero Szövetség vezetőjéül Kormányzó Urunk kiváló repülőfiát, *vitéz Horthy Istvánt* választják meg. Társelnökei is nagyszerű lelkes zászlóvivői a magyar repülésnek. *Ember Sándor dr.* országgyűlési képviselő és *vitéz Laborczfy Rezső* repülő-alezredes. A szövetség ügyeit vitéz Horthy István irányításával Ember Sándor végzi. A szánalmasan kis költségvetést megfelelően kibővíti, a szövetséget átszervezi és felfrissíti, majd megkezdődik haladék nélkül az alkotó munka.

Csodálatos szépen nyilvánult meg a magyar repülés iránti határtalan szeretete az alsóháznak, amikor 1938 május 11-én a miniszterelnökhöz írt felterjesztésben 126 képviselő sajátkezű aláírásával csatlakozott dr. Ember Sándor országgyűlési képviselő indítványához és kérte, hogy a magyar repülés alapjainak lerakását és személyzet utánpótlásának biztosítását Repülő Alap létesítésével segítse elő a kormány. Ugyanekkor a felsőház is 25 felsőházi tag aláírásával csatlakozott dr. Ember Sándor kéréséhez és indítványához s ugyancsak kérte a Repülő Alap létesítését. A lelkesedésre jellemző, hogy akadt képviselő, aki csak azért utazott Pestre, hogy ki ne maradjon az aláírók közül. Ennek a kérésnek eredményeként törvényjavaslatot dolgoztak ki a tervezethez és 1939 augusztus 31-én fogadta el a minisztertanács.

A Repülő Alap törvénytervezetét egyhangúan fogadta el mindkét ház és 1939-i X. t.-c. néven került be a törvénytárba, amelynek első szakasza így szól:

»1. §. A repülés fokozódó nagy jelentőségénél a törvényhozás repülőképzésnek mennél hathatósabb előmozdítása végett külön alapot létesít és hogy a nemzet hódolatát és háláját Magyarország Főméltóságú Kormányzója iránt ebben is kifejezésre juttassa, az Alapot »Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alapnak« nevezi el.«

A törvény az Alap bevételeit is biztosítja, elsősorban az állami költségvetésben megszabott összeggel, ezenkívül mozgóképüzemek jegyeiből származó részesedéssel, erre a célra kiadott repülő bélyegsorozatokkal és egyéb bevételekkel és adományokkal. Ezzel a magyar ifjúság körében a repülés széleskörű terjesztésének az alapjait az elkövetkezendő ezer esztendőre sikerült lerakni.

Amíg az Alap szervezetének kiépítése folyik, természetesen szükség volt a munka azonnali megindítására. Szervezni ráértek, de a magyar ifjúság várt a kiképzésre. A munkát tehát meg kellett indítani. E célból a kereskedelmi miniszter már 1938 szeptember 17-én hozott határozatával a Repülő Alap ideiglenes intézőbizottsága elnökéül *vitéz Laborczfy Rezső* m. kir. repülő-alezredest, elnökhelyettesének *vitéz Héjjas Iván* min. tanácsost, intézőbizottsági tagsággal pedig *vitéz Horthy István* min. tanácsost, **dr. Ember Sándor** országgyűlési képviselőt, *vitéz Háry László* repülőalezredest és *vitéz Bánfalvy István* repülő-alezredest bízta meg. Ekkor az ideiglenes intézőbizottság hat tagból állt.

Az ideiglenes intézőbizottság 1938 szeptember 28-án tartotta első ülését és a munkát azonnal megindították. A szervezés hatalmas lendülettel megkezdődött, az Aero Szövetség akkori elnöke, vitéz Horthy István és helyettes elnöke, dr. Ember Sándor képviselő mindent megtettek, hogy ifjúságunk szárnyrakelése halasztást ne szenvedjen.

November 28-ikán díszgyűlés keretén belül ismertette *vitéz Horthy István* a Repülő Alap programmját, majd *vitéz Háry László* alezredes beszámolója után *Ember Sándor dr.* vázolta a magyar repülés eddigi fejlődését és feladatait.

A költségvetés keretei az eddigihez képest óriási arányokban bontakoztak ki. Már nem tízezrekről és húszezrekről beszéltünk nagy szerényen, mint még egy esztendővel ezelőtt, hanem egyszerre százezrek és milliók kerültek a költségvetési rubrikákba. Kialakult ifjúságunknak repülőjövője, megindult az adományok tömege az Alap felé, nem kellett félteni a tervek gyors keresztülvitelének lehetőségét. Gombamódra nőttek ki a hangárok az ország különböző részein, motoros és vitorlázó repülőtelepek létesültek egyik hónapról a másikra; kiépült a műszaki tanfolyamok rendje, kialakult az alapi növendékszellem, amely fundamentuma a légierők szellemének is.

Az Alap végleges intézőbizottságának első elnöke, dicső és felejthetetlen emlékű vitéz Horthy István kormányzóhelyettes urunk lett, míg hősi halála után utódjául a Kormányzó Úr az Alap ügyének megindítóját és zászlóvivőjét, dr. Ember Sándort 1942 július 2-iki legfelsőbb elhatározásával nevezte ki, aki ma is is nagy agilitással és lelkesedéssel vezeti az Alap ügyeit vitéz Laborczfy Rezső szkv. repülőezredes, elnökhelyettes, vitéz Bánfalvy István vezérőrnagy és Szirmay Aladár vk. ezredes intézőbizottsági tagok támogatásával.

*

Május 4-én mult öt éve, hogy **Ember Sándor dr.** benyujtotta javaslatát a Repülő Alap létesítése tárgyában a képviselőháznak. Történelmi mértékkel mérve az öt év nem hosszú idő, de a magyar repülés történetének felejthetetlen, eredményekben és történésekben gazdag ideje marad. A munka pedig folyik lankadatlanul tovább az örökkévaló magyar jövő érdekében.

LÉGIHÁBORÚ



1943 április 12-től május 10-ig

A döntőnek ígérkező idei nyár bevezető harcai Észak-Afrikában és a Kubán-vidéken folytak, mindenütt igen erős repülőbevetésekkel. A nyugateurópai és az olasz félsziget lakossága elleni légitámadások a második európai arcvonalat pótolják. Az invázióra mindenütt készen álló Európa Tunisz több mint féléves hősi ellenállása után Szárdinia, Szicilia, Kréta és Rhodosz szigetekre támaszkodva várja a Földközi-tenger felől is teljesen felkészülve a beharangozott angolszász támadást. Japán a Távol-Keleten, Kínában és az Indiai határon is sikeres hadműveleteket kezdett. A tengereken eredményesen folytatódik az angolszász utánpótlás elleni tengeralattjáró és légiharc. Új embermilliók vonulnak fel a harcterekre és hadieszközökben is meglepetések várhatók még az idén. A döntésre való felkészülés idejében robbant ki az 1940-es Katyn-i lengyel tragédia. A bolsevizmus ázsiai barbársága és az angolszász üzleti szellem kíméletlensége egyaránt Európára tör. A bolsevista világmegváltás és az »amerikai évszázad« mohó hatalomvágya fél az új Európától és az új európai szellemtől, amelyik az igazságot, egyenlőséget és az európai nemzetek testvériességét nem hirdeti, de megvalósítja ezen a földrészen és nem tűri, hogy kívülállók mégegyszer *egymás ellen* uszítsák az *egymásra utaltakat.* A bolsevizmus ellen egész Európa egységes lett. A tízezer lengyel tiszt holtteste mindenki számára megvilágította azt a jövőt, amit a mai küzdő és harcoló nemzedéknek szánt az az angolszász-szovjet béketerv, amelyik a szovjet hatalomra építi az örök európai békét. Európa szabadságharcának legsúlyosabb szakasza közeledik Tunisz hősi harcainak befejezte után, már délről is villámlik az ég alja, de a tengely katonái felkészülten várják a támadást a földön, levegőben és a tengeren.

A háború jelenlegi szakaszában legszembeötlőbb a repülőtevékenység fokozása minden fronton, az arcvonalon, a mögött és messze a mögöttes országban és a tengereken a repülőgépek tízezrei kerülnek bevetésre. A csapatok, az utánpótlás, az ellenséges légierő, hadi- és idegközpontok elleni légitámadások, a lakosság elleni terrorbombázások sohasem voltak oly erősek, mint most, amikor a nyári támadásokra készül fel mindkét harcoló fél. Az amerikai gépek mellett az új orosz repülőgépek nagytömegű bevetése főleg a Kubán-vidéken nem jelent meglepetést a tengely számára, inkább az orosz új pilótaanyagnak alacsony kiképzési foka. Ezzel magyarázható a lelőtt szovjet repülőgépek igen magas száma. Német megállapítások szerint a szovjet légierő alkalmazásában annyi változás történt csak, hogy több a nagy távolságra végrehajtott bombatámadás, mint eddig volt. December óta a szovjet 5000 gépet vesztett, amiből a legnagyobb rész a két utolsó hónapra esik. A szovjet repülők között állítólag egy francia vadászrepülőosztály, vagy ezred is harcol a középső arcvonalszakaszon, amint egy svájci hírforrás említi, szovjet repülőgépeken.

Az elmult napokban nagy feltűnést keltett az a japán-amerikai jegyzékváltás, ami a Japán ellen végrehajtott egyetlen amerikai légitámadás kapcsán egyes amerikai repülők kivégzése miatt folyt. Még 1942 április 18-án történt, hogy az azóta elsüllyesztett Hornet amerikai repülőgéphordozó hajóról 16 bombázó indult Tokió, Jokohama és Kobe elleni bombatámadásra. A gépek körülbelül 1300 km út után érték el céljaikat. Gyujtóbombákat dobtak polgári városrészekre és iskolák, templomok körül játszadozó gyerekekre géppuskáztak kis magasságból. Ezt a kétmotoros gépekkel végrehajtott amerikai hőstettet sokáig ünnepelte az amerikai sajtó és azt állította, hogy minden veszteség nélkül sikerült a 16 gépnek célját, egyes kínai repülőtereket elérnie. Az eset nem így volt, három gépet a japánok lelőttek, egy szovjet földön kényszerleszállt, a többi tizenkettő is nagyrészt a kínai vonalak mögött, részben az előtt ért földet, de nem a repülőtereken, úgyhogy a gépek nagyrésze elpusztult és csak a személyzetük érte el Csungkingot. A Japánban lelőtt gépek személyzetét hadbíróság elé állították és a gyerekek és asszonyok elleni géppuskatámadások miatt halálra ítélték. A halálos ítéletet nem mindegyiken hajtották végre, de az amerikai repülők legalább értesültek arról a japán rendeletről, ami szerint az ilyen és ehhez hasonló embertelen légitámadásokért Japánban halálbüntetés jár.

A légiháború Európában már sokkal súlyosabb szakaszába lépett, mint Távol-Keleten. A lakosság ellen megismétlődő terrortámadások mellett a hadüipari és közlekedési központok elleni támadások új arcot adtak a háborúnak. Különösen Olaszországban rengeteg templom és műemlék esik az angolszászok válogatásnélküli bombatámadásainak áldozatul. A védtelen polgári lakosság és az egész művelt világ közkincsét alkotó olasz kultúremlékek megsemmisülése igazi barbár rombolás, amit az angolszász repülők úgy hajtanak végre, mint egy büntető expedíciót valami félvad törzs agyagkunyhói ellen. Az egyre fokozódó nyomás Európa partjai ellen, a légitámadásokban nyilvánul meg, amik a norvég kikötőktől egészen a Biscayai-öbölig a partvidéken megindultak. Viszont a német támadások Anglia déli és keleti partvidéke ellen, nappal és éjjel egyaránt eredményesen érik az ottani hadifontosságú célokat. Az igen erős német-olasz légvédelem és



A rossz idő nem gátolhatja a repülőüzemet



A bombacélzó

vadászelhárítás körülbelül egyforma veszteséget okoz a nappali és éjjeli légitámadások végrehajtásánál. Európa nyugati partjain a nappali támadásoknál 12—16% az angolszászok vesztesége, éjjel pedig 9—14%. Amíg az angolok ellenség feletti veszteségeiket meglehetősen pontosan adják meg és az ellenséges veszteségek megállapításánál sem dobálóznak komolytalan számokkal, addig az amerikaiak az ellenkező végletbe esnek. Egyik bombázóparancsnokságuk német jelentés szerint azt állította, hogy 90 amerikai bombázó elvesztése árán 356 német vadászgépet lőtt le 51 nappali támadás alatt. Az amerikai jelentések komolytalanságát mi sem bizonyítja jobban, mint egy újabb amerikai támadás után, amelyik holland terület ellen zajlott le, Eaker tábornok azon közlése, hogy ő vesztett 2 bombázót, a németek viszont 52 vadászt biztosan, de még 20 feltételezhető, hogy elpusztult. A német hadvezetés nem tett mást, csak közölte a harcban résztvett vadászokkal az amerikaiak jelentését, amit ott igazán harsogó nevetés fogadott. A nyugati háború tapasztalatai szerint nappali bombatámadásban résztvevő kötelékek vesztesége mindig meghaladja a támadó vadászokét. Ha az amerikai adatok igazak lennének, akkor az angolszászok már régóta áttértek volna a nehéz éjjeli támadások helyett teljesen a nappali bombázásokra, mert a könnyebb bombatámadási eljárás mellett még a saját veszteségnél húszszor nagyobbat okozni olyan erős ellenfélnek mint a német, az igazi amerikai eredmény. A valóság azonban azt igazolta, hogy az amerikai hír blöff volt, mint sok más is odaát.

Az angolok is kiadtak egy veszteségi kimutatást, ami szerint Európában a háború kezdetétől március végéig 4700 gépet vesztettek. A németek szerint ez a szám, figyelembe véve az angolok otthoni veszteségeit csak az egyharmada a tényleges gépveszteségnek, ami körülbelül 12.000 körül van.

*

A szovjet arcvonalon a téli harcok befejezését jelentő arcvonalkiigazítások április közepére befejeződtek, de ugyanakkor már meg is indult a bolsevista támadás a kubáni hídfő ellen. A németek hivatalos közlést adtak ki az arcvonal helyzetéről, amelyik Leningradtól egészen Taganrogig nagyjában az elmúlt év tavaszán megszilárdult front vonalát követi. Kivétel a demjanszk—rzsevi ékek feladása és a Kurszktól nyugatra visszavett szakasz. A kubáni hídfő a Tamman-félsziget északi lagunáitól, Novorosszijszktól délre terjed. Itt a szovjet, miután a tenger felől megkísérelt támadásai meghiusultak, keletről támad egyre fokozódó erővel, anélkül, hogy eredményt tudna elérni. Körülbelül három hadsereg próbál itt erős páncélos és légierőalakulatokkal támogatva előretörni a Krím felé. A földi harcok mellett nagy légiütközetekre került többízben sor. Heteken át 30—80 gépet veszítettek itt naponta a bolsevisták, bomba- és alacsonytámadásaiknál és vadászerők bevetése alkalmával a német és szövetséges légierővel szemben. A saját veszteség átlagban az ellenségesnek 6%-át sem haladja meg. Az orosz gépek nagy tömege új volt, a pilóták is egészen frissen, csak a legszükségszerűbben kiképezve kerültek a frontra. Nagy átlagban igen gyönge harckiképzési fokon állanak.

A keleti arcvonalon a Kubán vidékén kívül Charkov környékén és Orel körül mutatkoznak olyan jelek, mintha a Szovjet újabban öszszeszedett erőkkel a német offenzív előkészületekbe bele akarna lökni. A szovjet repülők bombázó vállalkozásai egészen Kelet-Poroszországig és a lengyel területekre kiterjedtek, mintegy szekundálni akarnak a nyugatról támadó angolszászoknak, a német légierő megsemmisítő csapásai, a német és szövetséges vadászok nagy fölénye azonban egy kissé sem engedi a nagy német légifölényt vitássá tenni. A nagy légiharcokban, a keleti fronton küzdő 52. német vadászrepülőezred 5.000-ik ellefelét lőtte le április utolsó napján. Az orosz felvonulás ellen gyakran többszáz géppel végrehajtott bombatámadások, utak és vasutak rombolása, a front minden szakaszán súlyos veszteségeket okoz a Szovjetnek. A finn arcvonal északi részén is nagyobb mozgást lehet a szovjet arcvonal mögött észlelni, úgyhogy itt is várható esetleg támadás. A német offenzíva helye és ideje, a kezdeményezés mikéntje az ellenséges sajtóban is nagy vita tárgya. A déli frontszakaszon már sokhelyütt nyári meleg van és az utak járhatók. Az idei nyár egy hónappal hamarább fog megjönni Keleten a tavalyinál és ez a jelentős évszakeltolódás bizonyára szerepet játszik a tervezéseknél is. A keleti arcvonalra ömlik a hadianyag és vonulnak az új csapatok, hogy a Szovjettel szemben katonai döntést vívjanak ki azok a vitéz hadtestek, amelyek 1941-es vakmerő támadásokkal eltávolították a bolsevista tömegeket Európa szívétől és az ellenség földjén küzdenek hihetetlen nehézségek között már két teljes éve.

*

Az elmúlt napokban tért vissza vitéz Jány vezérezredes, a keleti hadszíntéren küzdő 2. magyar hadsereg parancsnoka. Megható fogadtatás a nehéz harcokban sok vért vesztett vitéz második magyar hadseregnek is szólt. A kiváló parancs-



Harci úton 5000 méter felett

nok a nyári támadásnál, a koraőszi védőharcokban és a téli súlyos szovjet támadás kivédésénél vezette, mindig példát mutató bátorsággal, a honvédcsapatokat. Honvédeink a nyári támadásnál éppen úgy beváltak, mint az őszi védőharcoknál. A nagyerejű orosz téli offenzívánál pedig utolsónak hagyták el a Dont, biztosítva a tőlük északra nehéz harcokban álló német hadsereg oldalát. A téli harcok minden képzeletet felülmúló megpróbáltatásai, a nagy hideg és a sokszoros ellenséges túlerő a vezérezredes úr nyilatkozata szerint sem tudták katonáink ellenállását megtörni. A szovjet arcban támadó 15 gyalog- és 3 páncélos hadosztályt felmorzsolva, akkor került veszélyes helyzetbe a 2. hadsereg mikor déli szárnya mögé került szovjet alakulatok a honvéd hadsereg hátát veszélyeztették. Súlyos csatákban, az ellenség gyűrűjén többször áttörve vonultak vissza csapataink a kijelölt állásokba, ahol friss csapatokkal való felváltásuk megtörtént.

A nyugati fronton folyó légiháború angolszász részről átterjedt a keleti tenger partvidékére is. A Ruhr- és Rajnavidék nagyvárosaira megismételt éjjeli támadások méretekben nem érik el az eddig legnagyobb géptömeggel végrehajtott március, áprilisi vállalkozásokat és a támadások sűrűsége is csökkent. Gyakoribbá váltak, de német részről is, a partvidék repülőterei, forgalma és kikötői elleni legtöbbször kis magasságból végrehajtott nagyobb bombatámadások. Mühlheim, Duisburg, Dortmund, Stettin stb. elleni négymotoros bombázókkal végrehajtott támadásoknál az angolszászoknak egy hónap alatt 286, főleg négymotoros repülőgépe veszett el csak a német elhárítás következtében.

Az angol légügyminiszter és egyéb felelős tényezők ugyan nagyon kedvező képet igyekeznek rajzolni az angol légierő eredményeiről és teljesítményeiről a különféle harctereken, mégis a RAF az amerikai anyagi és embersegítség nélkül csak egy védőharcra képes légierő lenne. Az angol-amerikai légitámadások megismétlésére jellemző, hogy a miniszteri beszámoló azt emeli ki, pl. Essenben 30.000 munkás lakóházát semmisítették meg, az egyik városban 50, a másikban 70 hektár területen minden épületet romba döntöttek. Hol vannak itt a katonai célok, hol van itt az a gondosság, amivel pl. a németek zuhanótámadásaiknál a célok kiválasztásával eljárnak? A felelőtlen rombolás, a lakosság, békés emberek megkínzása látszik elsősorban a RAF és amerikai légierő támadásainak végrehajtásánál, akár német, vagy olasz, akár francia, vagy holland területre támadnak. Az angol-amerikai légierő áprilisi havi vesztesége Európában és Észak-Afrikában harminchárom híján egyezer repülőgép! Ez legalább négyezer fő kiképzett személyzetet jelent.

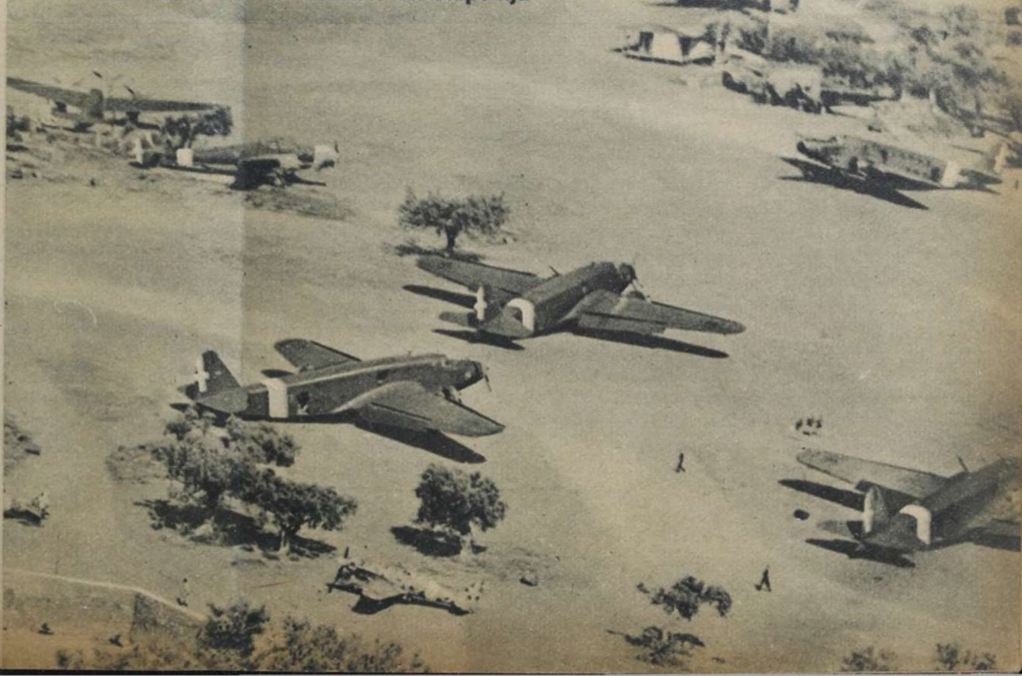
Észak-Afrikában vége felé közeledik egy hősies küzdelem és a tengely csapatainak Tunisz hídfőjében a sokszoros túlerővel szembeni ellenállása az utolsó élelmiszeradag és az utolsó töltény elfogyásával megszűnik. Számban kis védősereg, kiváló vezetés, bőséges haditapasztalat és kiemelkedő harciszellem birtokában, öt-tízszerte ellenséges túlerővel eredményesen harcolt félév en át. Időért harcolt Alameintól Tuniszig, a francia árulás időpontjától az utolsó puskalövésig. Német és olasz csapatok ékszerűen választották szét hónapokon át a Földközi tenger keleti és nyugati partjai felől Tuniszban egyesülni akaró angolszász erőket addig, amíg Európa déli végein is erődművek, védőrendszerek létesültek és a Balkán félszigeten a kommunista és egyéb felkelő csoportok ellen erőteljes akciók folytak. Mussolini megrázó szavakban jelentette be Olaszország örök igényét Afrikára és az egész olasz sajtó hirdeti a visszatérést Afrika földjére, ahol az igazi gyarmatos az olasz.

A Tuniszért folyó harc utolsó heteiben már nyomasztó angolszász légifölény érvényesült, főleg a tengeri és légi utánpótlás ellen. A német, olasz repülőalakulatok szicíliai repülőterekről kerültek bevetésre. Mintaszerűen dolgoztak onnan is és főleg az ellenség kikötői és hajókaravánjai ellen állandó eredményes támadásokat intéztek. A csapatokkal való együttműködés azonban egyre nehezebb lett és az angolszász többszörös túlerő érvényesült a levegőben, hiszen hír szerint csaknem ötezer repülőgépet vontak össze az angolszászok Észak-Afrikában. Az a hadszíntér, amelyiknek sivatagjain sok ezer olasz és német válogatott katona ontotta vérét, amit Balbo légimarsall és Marseille repülőszázados hősi repülőhalála szentelt meg és ahol sok győzelmes páncélos ütközetben Rommel tábornagy kivételes hadvezéri képességeit az egész világnak bebizonyította, az angolszászok Európa elleni támadásának felvonulási területe lesz. Szovjet ellenfelünktől eltekintve, most minden fronton Európát tenger választja el ellenségeitől. Minden jel arra mutat, hogy az angolszászok esetleg több partraszállással megkísérlik az európai vár ostromát és a legközelebbi kísérletek Tunisz eleste után dél felől várhatók. Kairói katonai tanácskozások, Churchill amerikai útja jelzi, hogy ellenségeink táborában nagy döntések készülnek. Állunk elébük, ez a tengely jelszava és azé a nagy hadvezéré, akire vezére az afrikai harcok bravuros vezetése után új nagy feladatokat bízott.

*

A tengeri háború áprilisi mérlege 423.000 tonna. Ehhez járulnak még a japán és olasz hajóelsüllyesztések, így a hatszázezres számot a nehéz áprilisi hónapokban is elérték a tengely búvárhajói és repülői. Elsüllyedt ezenfelül a Ranger 14.500 tonnás repülőgéphordozó, egy cirkáló, két romboló- és négy búvárhajó, számos kis tengeri egységet nem számítva. Május hónapban eddig közel 200.000 bruttó hajótér süllyedt el az Atlanti óceánon és a Földközi-tengeren német búvárhajó támadások következtében. Fokozódik Távol-Keleten is a japán tengeri- és légitevékenység az angolszász hajózás ellen. Az Atlanti óceánon folyó hajózás biztosítására most már nemcsak haditengerészeti egységek tömegei, hanem repülőgépek is mind nagyobb számban szükségesek. Ezek az itt lekötött repülőalakulatok, amelyek az egész amerikai, angliai és afrikai part mentén és Izlandból figyelik és támadják a német búvárhajókat, még mindig nem elegendők a búvárhajók elleni eredményes harcra. Már a konvojok között is vannak kisebb repülőgépanyahajók, hogy közvetlenül biztosítsák a hajók útját. Mégis, amint a német hivatalos jelentés megállapítja, a búvárhajóharc annyira eredményes és még olyan lehetőségeket rejt magában, hogy messze túlszárnyalja a szövetségeseknek Európa elleni légitámadásainál okozott hadiipari és katonai károkat.

Bt


Német-olasz kötelékek szicíliai támaszpontja

A légierő elhanyagolása — egy nagyhatalom bukása

»Az angolszász hatalmak repülőipari gondjai« című előző cikkünk kapcsán idéztük az Amerikában tartózkodó néhai francia népfrontkormány rosszemlékű légügyi miniszterének, Pierre Cotnak hozzászólását, akinek — véleményünk szerint — végzetes szerepe volt a francia légierő lezüllesztésében és állami szocializálások révén a francia repülőipar dezorganizálásában. Az akkori népfrontkormány hangzatos jelszavainak akart eleget tenni, de vele együtt megsemmisítette a tekintélyes és jóhírnevű francia repülőipart, benne az egyéni vállalkozási kedvet, kezdeményezést. Ezzel a repülőgéptermelés éppen a háború kitörése előtt, mind mennyiségileg, mind minőségileg, végzetesen lecsökkent. Tehát éppen Pierre Co nak van legkevésbbé joga ahhoz, hogy hozzászólhasson egy hatalmas légügyi terv kiépítési lehetőségeihez, mert volt szereplése nem nagyon jogosítja fel erre.

A Pierre Cot-rendszer tipikus iskolapéldája az egész világon általánosan tapasztalható légügyi vajúdásnak, amelyben laikus emberek politikai jutalmak, vagy egyéb haderőrészek irigysége és versengése folytán vezető légügyi állásokba jutnak és ott több-kevesebb hozzáértéssel és jóindulattal csak jóval később megállapítható végzetes baklövéseket követnek el. Ez, mint láthattuk, még a nagy anyagi áldozatok ellenére is, háborús készületlenségre és egy nagyhatalom összeomlására vezetett. A történelmi példa tehát igen tanulságos, tanulmányozásra érdemes és minden repülő, sőt nemrepülő szakembernél fokozott érdeklődést fog kiváltani. Annál is inkább, mert maga a francia szakirodalom legutóbb megjelent két könyvével alátámasztja nézetünket.

Már az is sokat jelent, hogy a nagy vereség és a háború megindításának felelőssége ügyében Franciaországban megindított riomi államperben a vádlottak között két légügyi miniszter, Pierre Cot és Guy La Chambre is szerepelt. Igen érdekesek a vádpontok ellenük:

A szökésben lévő és in contumaciam elítélt Perre Cotnak szemére vetik: tapasztalatlanság a légierő felállításában, a repülőipar termelési helyzetének rosszabbodása a nacionalizálás és forradalmasítás révén, korszerű gépek leszállítása a vörös spanyol kormány számára. Guy La Chambre ellen, aki az USA-ba való távozás után önként visszatért és jelentkezett: vészes légügyi tájékozatlanság, a repülőipar termelési helyzetének további romlása a forradalmi mozgalmakkal szemben gyenge magatartása miatt, a hadiipar bűnösen gyenge ellenőrzése és ezáltal »mesterkélt«, a valóságnak meg nem felelő jelentések kiadása a gyártást illetően, ami a hadvezetőséget megtévesztette.

A per a háborús helyzet és külpolitikai okok folytán idővel ellaposodott és befejezetlen maradt. Minden érdekessége mellett tehát nem tárta fel teljesen a szomorú francia légügyi helyzetet a háború kitörése előtt. Azonban ugyanakkor a könyvpiacon két rendkívül érdekes könyv jelent meg azonos témakörrel, amelyek minden figyelmet megérdemelnek. Az egyik: »Légierőnk szabotálása, vereségünk főoka« (Le Sabotage de notre Aviation, Cause Principale de notre Défaite) André Maroselli volt szenátor tollából, aki annakidején a szenátus légügyi bizottságának titkára volt. Könyvében beszámol mindama, a vereség előtti időszakból származó beadványairól és javaslatairól amelyek hivatva lettek volna a hivatalos mulasztásokat és vezetőkörök balfogásait kiküszöbölni. A könyv egyéb érdekessége, hogy előszavát René Fonck ezredes, az előző világháború Guynemer mellett leghíresebb vadászrepülője írta.

A másik könyvet »A légügyi minisztérium végzetes tévedései« (Les Erreurs Fatales du Ministère de l'Air) címmel Jean Jalbert ny. repülőőrnagy írta. Különösen ez a könyv tárja fel kíméletlen kritikával a légügyi minisztérium mulasztásait és a vezetőszervek olyan laikus ballépéseit, amelyek szinte a hihetetlenség határán mozognak és ha nem repülő szakember tárta volna fel őket, el sem hinnők.

Jellemző a francia hadsereg hangulatára és Jalbert őrnagy bevezetésében felhozza azt az epizódot, amely állítólag igen sok helyen játszódott le a német offenziva megindulása után. A francia front megingott és a hátraözönlő francia gyalogság, amikor egy középfranciaországi helységben a légierő legénységére bukkant, azt kiáltotta feléjük: »Ti vagytok az első repülők, akiket a harc megindulása óta megpillantottunk!« Nyilvánvalóan ez volt a földi csapatok általános felfogása, mert nélkülözték a légierő támogatását és nem vették észre a csekély francia repülőkötelékek bevetését. Ezek is eltűntek a hatalmas német légihaderő rohamos, nagy csapásai alatt. Pedig a francia »Armée de l'Air« derekasan helytállott, hajózó személyzetének 50%-át vesztette el, de ez az áldozat a földi csapatok előtt észrevétlen és ismeretlen maradt. A francia repülőcsapat jól verekedett, de a légügyi felső vezetés és bürokratizmus vereségre vezetett.

A folyton változó légügyi miniszterek »Revue du Ministère de l'Air« című hivatalos házi orgánumukban öndícséréest űztek és ha csak azt olvasta az ember, azt hihette, hogy minden rendben van és a francia légügy világviszonylatban vezetőhelyen áll. 1935 áprilisában pl. így írt »... a parlament rendkívül nagy megértésére támaszkodva és a repülőszellemtől áthatott sajtó által felbátorítva a légügyi minisztérium élő és alkotó organizmus, amely vezetőjének személyes kezdeményezése alatt a légierő érdekében a legújabb technikai kutatásokat és ismereteket kiaknázza... A légügyi minisztérium és egyedüli főnökének, a légügyi miniszternek domináns működése a repülőanyag beszerzésén nyugszik. A rövidesen felismerhető eredmények alapján az ország megítélheti majd ezt a szervezetet és embereit...« És tették ezeket a hangzatos kijelentéseket, amikor a nemzetiszocialista kormányzat fegyverkovácsai a világ szeme előtt teljes gőzzel dolgoztak a világ leghatalmasabb légierejének kialakításában. Jalbert ehhez elégikusan megjegyzi, hogy az 1935-ben megígért eredmények most már ismeretesek. A csillogó ígéretek hamisak voltak. És tegyük hozzá, hány ország parlamenti beszámolóiból mennyi hasonló hangzatos beszámolót lehetne itt idézni.

A szerző felemlíti — és ez is mennyire internacionális jelenség — hogy a légügyi csúcsszervezet 10 év alatt tizenegyszer változott és ez a folytonos átszervezés inkább bénítólag, mint fejlesztőleg hatott. A központban mindenki fél-lelkesedéssel végezte a munkáját, mert tudta mindenki, ősszel úgyis jön az átszervezés, minden megváltozik, esetleges miniszteri válság pedig egészen új rendszert jelent. A protekció elfajult, a minisztériumba csak »barátok« kerültek és vele az uram-bátyám szolgálati viszony alakult ki. Igy történhetett meg, hogy csak az tudott érvényesülni, akinek jó összeköttetései voltak és a szerző szerint előfordult, hogy egy bútorgyáros tisztafémgépekre kapott rendelést, egy festékkereskedő pedig ejtőernyőszállításra.

Különösen a légügyi minisztérium műszaki osztályának (a szerkesztési, gyártási és utánpótlási és a műszaki szolgálati osztály) működését kárhoztatja Jalbert. Ezek igen vontatottan és minden lelkesedés nélkül dolgoztak. A szerző megemlíti, hogy ügyiratok elkallódása napirenden volt. Többek között előfordult, hogy egy repülőgépszerkesztő megrendelésre elnyerése érdekében benyujtott tervét és rajzait, amelyeket elutasítottak, de minden sürgetés ellenére sem kapta vissza okmányait. Egy szép napon, ezek a tervek egy konkurrens cégnél voltak, amely viszont előnyben részesített szállítója volt a légügyi minisztériumnak.

Jalbert felemlíti, hogy már a müncheni konferencia idején, 1938 szeptemberében, a háborús veszély hatása alatt a légügyi minisztériumban előkészületek folytak a Párisból való hátrahelyezésre és az irattárak biztosítására. Valamely szerv arra a tündöklő gondolatra jutott, hogy az ügyiratok egyrészét az issy-les-moulineuxi kísérleti állomás szélcsatornájában helyezze el. Amikor egy repülőmérnök néhány nap mulva újra üzembe helyezte a szélcsatornát, az ügyiratok 300 km/óra sebességgel szétrepültek a külső városrészbe — és ez volt az első friss léghuzat, amely áthatotta a francia légügyi minisztériumot...«

Igen érdekes az, hogyan látta Jalbert a »L'Armée de l'Air« felkészültségét 1939 szeptemberében, a háború kitörésekor és ennek kapcsán a légügyi minisztérium 1935-ös ígéretének beváltását. Jalbert megítélése szerint ekkor legjobb esetben 700 arcvonalbeli gép állott rendelkezésre az 1931—39 gyártási évekből, ezekről tudjuk azonban, hogy szerkesztésük további 5—6 évre nyúlik vissza. A szerző kiszámítja, hogy az 1931—39-es légügyi költségvetést alapul véve egy-egy ilyen repülőgép 50 millió francia frankba került, anélkül, hogy minőségben vetekedhetett volna az ellenfél hasonló gépével. Amikor azután forró lett a helyzet, 1940 májusában a légügyi minisztérium hirtelen 7 milliárd 220 millió frankot követelt a parlamenttől, hogy azon repülőgépanyagot vásároljon Amerikából. Mit használt már akkor a tartalékos repülőtisztek felhívása vagy a vezérkar memorandumai? 1918-ban egy francia repülőhadnagy 15 gép fölött parancsnokolt egy repülőszázadnál, 1940-ben egy francia repülőtábornoknak volt 12 repülőgép alárendelve.

A három hadizónába beosztott légi országbeosztás Vuillemin tábornok főparancsnoksága alatt a La Manche-tól a Saarig, onnan Svájcig és Svájctól a Földközi-tengerig terjedt. Minden utánpótlási és utánszállítási szervezet, egyrészt a gyári szállítások kimaradása, másrészt a sokszoros átszervezési rendelkezés folytán hézagossá vált. Az utánszállítás nem volt egységesen megszervezve és pl. a lőszer és üzemanyag utánszállítása a földi hadsereg hadbiztosságának hatáskörébe tartozva, sok panaszra adott okot.

Amikor 1940 tavaszán megindult a mozgóháború, a francia légierő 700, az angol 400 arcvonalbeli repülőgéppel rendelkezett, úgyszólván minden tartalék nélkül. A német légihaderő viszont 5000 repülőgéppel és ugyanannyi tartalékgéppel indult támadásra. A francia vezérkar számolt a Sedan-irányú főtámadással. Ennek értelmében történt az utánszállítás és raktárak telepítése. A repülő műszaki és utánpótlási szolgálat teljesen csődöt mondott. A sok bombabiztos iroda- és raktárhely ellenére mindenki csakhamar hátravonult és pl. a műszaki szolgálat vezetősége mindjárt Orleans—Bricyben, a sorozatgyártás intézősége pedig Páris egyik luxushoteljében ütötte fel tanyáját. Ott 8½ hónap alatt, 1939 szeptemberétől 1940 májusáig a többezres főnyi hatóság mindössze azt teljesítette, hogy az arcvonal nem egészen 400 repülőgépet kapott és természetesen minden hónapban azt ígérték, hogy a termelés 800 gépre, a következőkben pedig 1200-ra fog emelkedni. Minden a kívánság szerint történik — mondogatták — annál is inkább, mert Daladier miniszterelnök elrendelte a repülőipar nyersanyagellátásának elsőbbségét.

És hozzá ilyen szomorú helyzet mellett a »L'Air« szakfolyóirat bizonyára sugalmazásra, 1940 elején követelni kezdte a francia repülőgépkivitel folytatását a barátságos országokba és ezt kereskedelempolitikai okokkal és azzal indokolta, hogy a hazai szükséglet bőven fedezve van.

És ekkor megkezdődött a franciaországi csata. Az 1. hadseregcsoporthoz, amelynek feladata volt az Északi-tenger és a Saar közötti területben, a Hollandia és Belgium felől várható német támadás feltartóztatása, az északi légi hadiövezethez tartozott felderítés és vadászelhárítás szempontjából. Nehézségek voltak üzemanyagellátás szempontjából, ha a kötelékeket a semleges belga területre kellett volna előretolni.

Május 8-án riasztották fel az északi légióövezetet és május 9-én összesen 450 startképes hadigép állt készenlétben a következő elosztásban: 275 nappali vadász, 25 éjjeli vadász, 80 felderítő (ebből 50 kiöregedett), 15 nappali és 55 éjjeli bombázógép. Ehhez jött még az ebbe a területbe bevetett 300 angol vadászgép.

Május 10-ének reggelén ebben a légitérben megjelent mintegy 5000 német gép. ». . . . . Számos német harcigépcsoport majdnem egyidejűleg támadta meg a francia repülőtereket, a felriasztott kötelékek éppen még startolhattak, de minden bevetési harckészség és ügyesség ellenére, a túlerővel szemben alulmaradtak. A számszerűleg túlerőben lévő ellenség majdnem az első percben elérte a légi uralmat...« A Corap hadseregcsoportnál május 16-án beérkezett új légierőparancsnok, Augerau tábornok összesen egy repülőgép felett rendelkezett. Kereste a halált és a következő napon egy német páncélos golyójától meg is találta Le Cateaunál.

Ez volt a helyzet, amikor Laurent Eynac szenátor, a harmadik köztársaság első — és a véletlen minő játéka — utolsó légügyi minisztere a következő rádióbeszédet tartotta: »Most jövök éppen az arcvonalról, ahol a nehéz harcban álló felderítő, vadász- és bombázó kötelékeket látogattam meg. Az abszolút bizalom érzésével tértem vissza légierőnk harcierejét illetően...« A fenti leírások után el lehet képzelni, hogy Jalbert milyen kommentárokat fűz ehhez a miniszteri nyilatkozathoz.

1940 június 2-án megkezdődött a döntő csata a Somme és az Aisne között. Az Északi-tenger és Reims között bevetett repülőkötelékek állománya 425 repülőgép volt. (225 vadász, 25 éjjeli vadász, 100 korszerű és 20 kiöregedett bombázó és 55 felderítőgép.) Jalbert véleménye szerint ez volt az utolsó pillanat, amikor az utánszállítási szerveknek minden elérhető repülőgépet az arcvonalra kellett volna szállítani. Azonban ez nem teljesítette feladatát. Egyes repülőgépek repülőképes, de nem harcképes állapotban kerültek leszállításra. Így pl. már hónapokkal előtt 20 Douglas és 40 Glenn Martin harcigép érkezett Amerikából, de hiányoztak hozzá a bombavető berendezések. Végre május közepe után 100 drb Dewoitine 520-as vadászgép került az arcvonalra, ez egyenértékű volt a Messerschmitt Me. 109 típussal, de a gépek nagy része már délre, Afrikára vonult vissza és nem északra ment előre.

Jalbert őrnagy könyvének befejezésében ama véleményének ad kifejezést, hogy a franciák még most is keveset tanultak a vereségből. A francia repülőipar a túlzott propaganda miatt leplezte gyengeségét, az irodákban pedig, sajnos, ugyanazok ülnek, ugyanolyan önbizalommal beszélnek, fölényességüket és lelkiismeretlenségüket pedig változatlanul megtartották.

Ez a megállapítás Jalbert egyéni felfogása és tisztán francia ügy, de ha gondosan olvassuk Jalbert őrnagy könyvét, nem győzünk eléggé csodálkozni azon, hogy miképpen lehetett egy ország közvéleményét annyira megtéveszteni egy nagy fegyvernemet, a légierőt illetően, amely nem is létezett és ezzel egy világháborút megindítani. Érdekes adalék ehhez különben, hogy mult év március 4. és 5-én Guy la Chambre ült a befejezetlen riomi állami perben a vádlottak padján. A 40 éves volt ügyvéd és légügyi miniszter Daladier kegyence volt. 1938 január 18-tól 1940 március 30-ig volt légügyi miniszter és ebben a minőségben elődjének, Pierre Cotnek hibáit kellett volna neki helyrehoznia és Franciaországnak erős légierőt teremtenie. Az akkori francia sajtó szerint fényesen teljesítette feladatát, most pedig mint vádlott bűnösségét a »többiekre« tolja. A többiek szerinte: elődje, Cot, Vuillemin tábornok, volt légierőparancsnok, a műszaki szolgálat és néhány szerkesztő, mint Bloch, Amiet, Bounier.

Állítása szerint állandóan követelte Marcel Bloch eltávolítását, Amiot és Bounier elmozdítását el is érte. Az Egyesült Államokból sok szerszámgépet, 850 vadász- és 715 harcigépet rendelt, de azok nem szállították le őket idejében. Hivatali ideje alatt 1939 január 1-től 1940 március közepéig 3300 repülőgép került leszállításra, 20 százaléka a gépeknek azonban használhatatlan volt, a személyzet kiképzése pedig nem tudott lépést tartani a gyártással. Ez la Chambre védekezése; ezzel szemben tény az, hogy 1940 májusában a francia légierő csak 35 kétmotoros Le 0.45 típusú harcigéppel rendelkezett. A Lioré és Olivier-művek, illetve a S. N. C. A. du Sud-Est 1939 vége óta havonként 50 darab ilyen repülőgépet hozhattak volna ki, ámbár építésmódja miatt nehéz volt a sorozatgyártása. A repülőgépek azonban a rossz idő miatt nem kerültek berepülésre és átvételre. Ott álltak a szabadban és amikor át kellett venni őket, veszedelmes korroziós jelenségeket vettek észre rajtuk és a felszerelésen. Ezt róják fel la Chambre hibájaként és azt, hogy az általa felfektetett »5. sz. terve«, — mely szerint 1940 tavaszán a francia légierőt 4700 új frontgéppel kellett volna ellátnia — nem tartotta be, mert »tévedett«. A francia sajtó most megállapította, hogy Guy la Chambre, Daladier kegyence, a matériával [illegible] tában nem lévő gyenge ember volt, aki most a hibákat másokra akarja áttolni. Egyrészt szörnyű megállapítások egy nagyhatalom történetében, másrészt meglepő, hogy mennyire azonosak ennek a fiatal haderőrésznek gyermekbetegségei majdnem minden országban. Mennyi intrikával, irigységgel, megnemértéssel kell megküzdenie, hogy az elkerülhetetlen anyagi függetlenséget és az önálló szakvezetést elérje még ma is sok helyen, amikor minden gyermek előtt a háborús események kapcsán tisztán áll szem előtt a légierő fölényes jelentősége és bátran állíthatjuk: háborút döntő szerepe!

vitéz Szentnémedy Ferenc

A villamosság a repülés szolgálatában

A repülés fejlődése valóban csodálatos. Nemcsak a nagyközönséget lepte meg ez a korszerű technika ritmusában is szokatlan eredmény. Alig néhány évtizede beszélhetünk a szó mai értelmében vett repülésről. Kezdetét — mint minden új szándékot és akaratot — önzetlen hősök hosszú sora jelzi. Az átfogó nagy eredményeket azonban az jellemzi, hogy az úttörők vágta ösvényen megindul a névtelen százezrek áramlása a szervezett, tervszerű munka felé.

A korszerű repülőgépet ma már nehéz egyéni teljesítményként egy-egy kimagasló névhez kapcsolni. Az eredményből kikéri a maga részét a technika minden ágazata: a kohászat, az anyagnemesítés, a gyártási technológia minden ágazata éppenúgy, mint a műszaki tudományoknak közvetlenül a repülés ügyével foglalkozó ágazata, az aerodinamika és aerotechnika. A villamosság is méltóképpen sorakozik a műszaki tudományok többi ágához a repülés ügyének előbbrevitele terén.

A villamosság alkalmazásában két főágazatot különböztetünk meg, 1. a villamoserőátvitel, 2. jelközvetítés, hírközlés. A korszerű repülés a villamosság felhasználásának mindkét ágazatát szolgálatba állította.

A repülés gazdaságosságának egyik alapvető feltétele a repülőgép *»holtsúlyának«* a szállítható *»hasznos«* súlyhoz képest minél kisebbre való szorítása. Ebben az irányban halad a repülőgépmotor lóerőnkénti súlyának csökkentése, a repülőgép testének a lehető legnagyobb szilárdság mellett mégis könnyű anyagokból való felépítése, a repülőgép vezetéséhez és üzembentartásához szükséges személyek számának csökkentése stb.

A villamosság már magában a repülőgépmotorban is helyet kér magának. Mint ismeretes, robbanómotorok hengereiben a beszívott benzin-levegő keveréket villamos szikrával gyújtják meg. Ez a feladat apróságnak látszik, de sok évtizedes szívós munka kellett ahhoz, hogy a repülőmotorok villamosgyujtása, ennek segédszerkezetei és szerelvényei a repülés különleges feladataihoz símulva azt az üzembiztonságot nyujtsák, mely a repülésnél elengedhetetlen.

Villamosmérőszerrel mérik a repülőgépmotor hűtővizének és kenőolajának hőfokát. Villamosmótorral állítják be (korszerű repülőgépek légcsavarának hajlásszögét a különböző haladási sebességnek és repülési magasságnak megfelelően.

A repülőgép világító berendezése természetesen szintén villamos. Nagy magasságokban való repülésnél a pilóta és a személyzet egészségét villamosfűtésű ruha óvja.

A repülés alatt a repülőgép mindama szerveinek üzemi állapotáról, melyeket a pilóta nem tekinthet át, villamos jelzőberendezések adnak hírt.

Sok esetben a nagy repülőgépmotorok megindítása is villamos segédberendezéssel történik és a futóművek behúzása és kieresztése is villamosmotorok segítségével megy végbe.

A felsorolt feladatok mind a polgári, mind a katonai repülés fontos elemei.

Nagytávolságú repüléseknél a fenti feladatcsoporton kívül nagy jelentőséget nyer a villamosság rádióhírközvetítés alakjában. A repülőgép vezetőjének minden pillanatban módjában áll a repülőterekkel érintkeznie és a földi szervezetekkel együttműködve mindig megállapíthatja pillanatnyi tartózkodási helyét. Talán hangsúlyozni sem szükséges, hogy rádiókészülék nélkül éjszaka vagy ködös időben menetrendszerű megbízható repülésről szó sem lehetne.

Igen súlyos feladat a ködben való leszállás, amikor a pilóta egészen a leszállás pillanatáig sem a repülőteret, sem az azt környező akadályokat nem láthatja. Pedig a menetrendszerinti polgári forgalmi repülés, de különösen a katonai repülés megköveteli, hogy a forgalom, illetőleg a feladatok teljesítése minden körülmények között végrehajtható legyen. A rádió itt is segítségére sietett a repülés ügyének. A ködleszálló berendezések segítségével a pilóta már a kellő biztonsággal száll le az ilyen berendezéssel ellátott repülőtérre.

A nagy távolságokra történő repülésnél a repülőgépnek meghatározott irányba való kormányzása is gépi erővel, villamosenergia igénybevételével történik. Ez a berendezés tehermentesíti a pilótát a kormányzás fárasztó munkájától és így több ideje jut a repülőgép üzemi állapotának megfigyelésére és a repülőterekkel való érintkezésre. A nagytávolságú repülés biztonság dolgában egyre jobban hasonlít a tengeri hajózáshoz.

Ez a rövid felsorolás természetesen nem teljes. Ezeken kívül számos kisebb-nagyobb feladat megoldása vette igénybe a villamosságot, mint erőforrást. A repülőterek felszerelése is túlnyomórészt villamoskészülékekből áll: fényszórók a sötétben való leszállás céljára, akadály- és leszállóhely-jelző lámpák, útvonal-jelző fények (»világítótornyok«), távbeszélő, távirókészülékek, rádiókészülékek a repülőgépekkel való érintkezésre, rádióiránymérő berendezések, ködleszálló berendezések, stb.

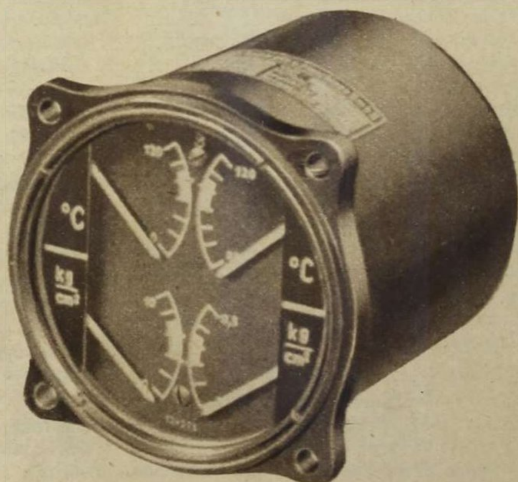
Mint láttuk, a repülőgép üzeme nagyszámú villamoskészülék igénybevételével történik. Ezeknek villamosenergiával való ellátás komoly feladat. Gondoljunk csak arra, hogy a repülőgépnél sokkal egyszerűbb automobil is üzemképtelenné válik, ha a villamosberendezése hibás. Pedig az automobilnál a benzinmotor villamosgyujtásán kívül csak reflektorokról, néhány jelzőlámpáról, kanyarjelzőről van szó. Ezenkívül villamoshiba folytán az automobil legfeljebb megáll; ez lehet kellemetlen, de nem életveszélyes. A repülőgép villamosfelszerelésének hibája, ha üzemképtelenséget okoz, kényszerleszállást eredményezhet, ami veszélyessé válhat; gondoljunk csak óceánok feletti vagy sziklás hegységek feletti repülésre. De még sík vidéken is, sűrűn lakott országokban, nem mindig sikerül a repülőtereken kívül leszállásra alkalmas sík területet találni.

A repülőgép villamosberendezése megtervezésénél a legfontosabb feladat tehát a minden körülmények közötti üzem-

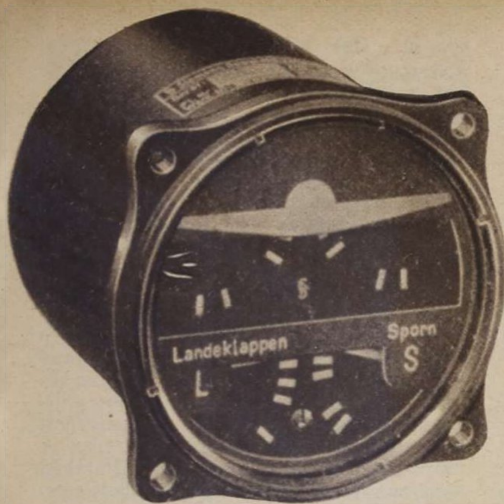


Villamos iránypörgettyű.



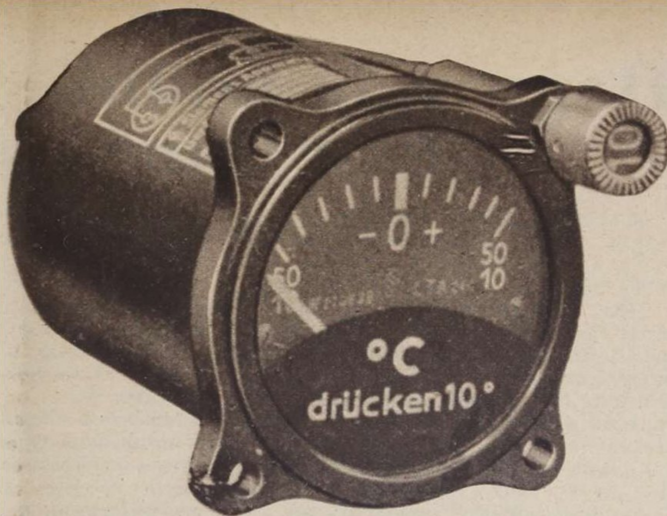


Egy tokban egyesített 4 mérőrendszeres hőfok- és nyomásmérő





Futómű-, szárnyfék- és farokkerék-állásjelző



Átkapcsolható villamos külső levegőhőmérő

biztonság. Ehhez a feladathoz járul a bevezetésben említett másik alapfeltétel, a kis súlyra való törekvés. Nagy üzembiztonságot robusztus, nehéz szerkezetekkel elérni könnyű, a repülőgép-villamosszerelvényeknek azonban kis súlyúnak kell lennie; az egyes alkatrészeknek sokkal könnyebbeknek kell lenniök, mint a hasonló célra a földön alkalmazott szerelvényeknek.

A korszerű repülőgép, különösen többmotoros nagy akciósugarú utasgépek, többmotoros bombázók villamosenergia szükséglete már néhány kilowattra terjed.

A fedélzeti villamoshálózat legtöbbször 24 voltos, ritkábban 12 voltos egyenáramú áramforráshoz csatlakozik. Az áramforrás egy vagy két, a repülőgépmotor hajtotta dinamó. A dinamó egyrészt ellátja a fogyasztókészülékek áramszükségletét, másrészt tölti a fedélzeti akkumulátort. Az akkumulátor — a kis súlyra való törekvés miatt — rendesen csak kis kapacitású és mindössze a repülőgépmotor megindításakor szükséges energiaszükséglet fedezésére szolgál a feszültség állandó szinten való tartásán kívül. Az áramforrás és az akkumulátor hasonló elvek szerint készül, mint az automobiliparban. Természetesen a minőségi követelmény sokkal súlyosabb.

A dinamó által termelt villamosenergiát szét kell osztani. Erre a célra szolgálnak az »elosztóberendezések«, kapcsolótáblák, sorozatkapcsok, stb. Ezek a szerelvények a polgári életben belül is ismertek. Még a lakások villamosfogyasztói hálózata sem nélkülözheti a kisebb-nagyobb kapcsolótáblákat, elosztódobozokat, biztosítékokat, stb.

A nagyméretű repülőgépek villamosenergia elosztóberendezése azonban már igen bonyolult. Némelyik repülőgéptípusnál a külön biztosítékkal ellátott áramkörök száma 50—100 is lehet. És ezt a sok önműködő biztosítékot, elosztókapcsot, az ezeket összefoglaló kapcsolótáblákat igen kis helyre összezsúfolva kell elhelyezni, mivel minden efajta szerkezetnek olyan helyen kell lennie, ahol a pilóta vagy a vele repülő szerelő repülés közben is hozzáférhet.

A villamosenergia szétosztása az említett szerelvényeken kívül hajlékony kábelek, vezetékek segítségével történik. Ezeknek a vezetékeknek mostoha körülmények között, igen nagy melegben, igen nagy hidegben, száraz és nedves levegőben egyaránt kifogástalanul kell működniök. Az alkalmazásra kerülő vezetékmennyiség igen számottevő. Nagy repülőgépeknél több kilométer hosszúságú vezeték beépítésére van szükség.

A villamosszerelvények technikája nagy fejlettsége ellenére is csak évek hosszú során át végzett továbbfejlesztés, kísérletezés árán jutott el a repülés céljára minden tekintetben megfelelő különleges szerelvények gyártásáig.

Ezeket a szerelvényeket nagy tömegben a sorozatgyártás szerkezeti elvei alapján készítik. Ez a gyártási ág egyik legjobb példája a »precíziós« tömeggyártásnak. Az alkatrészek egymás között feltétlenül cserélhetők, mert az esetleg sérült alkatrészek gyors pótlása másként nem lehetséges. A tömeggyártás elvei a munkamegtakarítás szempontjából feltétlenül alkalmazandók és e mellett a minőségi követelmények nemcsak hogy nem hanyagolhatók el, hanem napról-napra fokozódnak.

A súly és a minőség tekintetében elért eredményeket néhány adattal szeretném érzékeltetni.

Önműködő túláramkikapcsoló (visszakapcsolható biztosíték) 15 A. kapcsolóteljesítménnyel 20 gr.

Ugyanaz, de villamos nyomógombbal távolról is kikapcsolható kivitelben 125 A.-ig 118 gr.

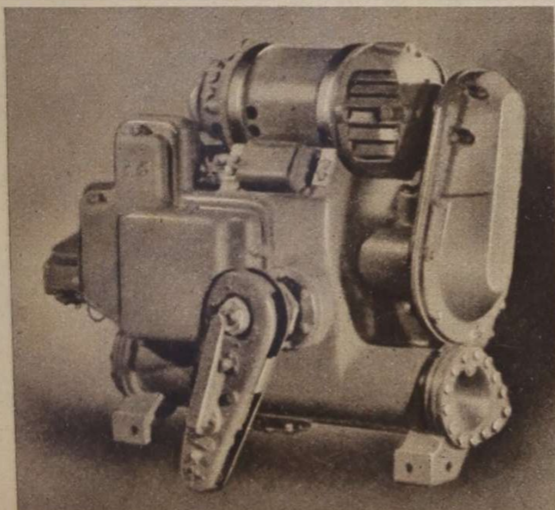
Kétpólusú csatlakozó dugasz (konnektor) 20 amperre 12 gr.

Villamos hőfokmérő készülék 290 gr.

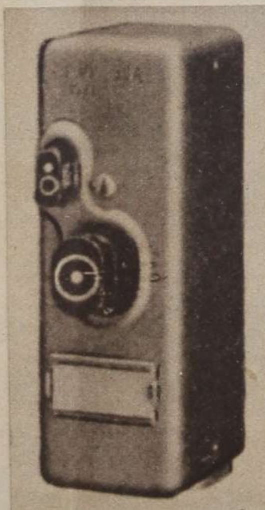
Ez a számtalan kisebb-nagyobb villamosszerelvény együttvéve egy harmónikusan egymásbakapcsolódó, minden körülmények között megbízható villamosberendezést alkot, melynek segítségével a repülőgép »lelke«, a pilóta, számottevő fizikai igénybevétel nélkül elláthat minden, a korszerű repülés megkövetelte fontos és felelősségteljes feladatot.

Koch Richard

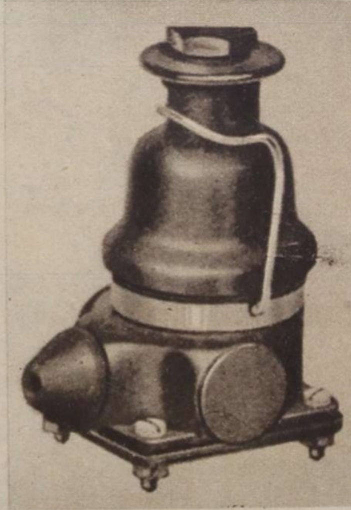
Önműködő iránykormánygép.



Önműködő túláramkioldó.



Könnyűfém csatlakozódugasz



Hogyan is állunk a teljesítményekkel?

Hetenként legalább két-három olyan levelet hoz szerkesztőségünknek a posta, ahol előfizetőink és olvasóink köréből néhányan szemünkre vetik, hogy a gépek teljesítményadatainak megadásánál nem vagyunk következetesek, sőt néha célzatosságot is látnak a gépek egyes adatainak közlésében. Ezek részére, de úgy hisszük, valamennyi olvasónknak érdekes és értékes lesz alábbi cikkünk.

Kezdjük a történetet egy példabeszéddel. X. úr, aki rendkívül pontos s szinte túlbuzgóságig serény úr, egy repülőgépet (lehet az polgári vagy katonai) óhajt vásárolni. A gyáraktól ajánlatot kér, majd helyszíni szemlére indul az üzemekben, hogy lássa, menynyiben felelnek meg a gépek az írásbeli ajánlatnak.

Felszerelli tehát magát a szükséges mérőműszerekkel, leméri és ellenőrzi a felületek nagyságát, megméri a gép súlyát s végül — berepülő pilótájának segítségével megvizsgálja a gép repülőteljesítményeit is.

Történetünk már véget is ér, mert nem akarjuk elszomorítani az olvasót X. úr összeomlásának részletes történetével. Az ellenőrző út eredménye ugyanis lesujtónak bizonyult: egyetlen valóságos adat nem egyezett meg az eredeti, írásbeli adatokkal!

Lássuk csak, miért van az, hogy az egyik repülőlap pl. 580 km/óra értékűnek adja meg egy gép sebességét, egy másikban viszont azt olvassuk, hogy a gép sebessége 575 km/óra, ismét egy harmadik ujságban már 590 km/órára nőtt a derék masina teljesítménye. Előre megmondhatjuk, hogy két ujságban csak akkor egyeznek meg a teljesítmények, ha egymástól vették át a hírt, vagy ha mindkettő közös forrásból vette át az adatokat. De tekintsünk el az ügy ujságírási részleteitől és menjünk vissza minden eltérés kútfejéhez, a gyártó üzemhez.

A kezdet a tervezőirodában van. A szerkesztőmérnök a szélcsatornakísérletek alapján meghatározza a gép alakját, főbb méreteit. Ennek alapján kidolgozzák a gép részletterveit, méretezik az egyes részeket, meghatározzák súlyukat s a beépítésre kerülő motorral kiszámítják a gép valamennyi teljesítményét. Mindeddig minden adat puszta számítás eredménye. Ennek alapján megírják az ujságok, hogy a gép legnagyobb sebessége, mondjuk 630 km/óra, hasznos terhelése 6500 kg, 8000 méterre 11 és fél perc alatt emelkedik a 470 km/óra utazósebességgel 3350 kilométert repülhet be.

Időközben elkészül a gép őspéldánya, a prototipus. Gyártása alatt máris lényeges módosításokban lesz része. Az egyik részletet gyártási okokból kell megváltoztatni, a másik alkatrészt (pl. fegyverbeépítést) a rendelő kívánságára kell módosítani. Noha ezek a gép általános formáját nem érintik, mégis megváltoztatják a gépet. S még csak ezekután ül be a gépbe a berepülőpilóta s megfigyelései alapján ismét újabb változások következnek. Igy fejlődik a prototipus. Tegyük fel, hogy így a gépen elkészültek mindazok a módosítások, amelyek gyártási, repülési és kereskedelmi (forgalmi), akár katonai gépről van szó, most még újabb változtatások várhatók a rendelő részéről. Kiderül, hogy a gépbe nem két, hanem hat géppuskát kell építeni, hogy a bombatárak nem 8 db 250 kg-os bomba részére készülnek, hanem ennek helyébe 4 db 500 kg-os bombát befogadó tárat is lehessen helyezni, stb. stb. Újabb követelmények végeláthatatlan sora következik. S mindez alaposan megváltoztatja a teljesítményeket. Elegendő csupán kisegítő bombafelfüggesztéseket szerelni a szárny alá s máris 10—15 km-el csökken az óránkénti sebesség. Vagy elegendő védő páncéllemezt szerelni a vadászgépre és máris alaposan leromlik az emelkedés.

Végül mégis sikerül eljutni addig, hogy az őspéldány elérkezik fejlődésének végső állomására és megkezdődhetik a sorozatgyártási előkészítés. S mi történt közben a gép méreteivel, súlyával, teljesítményeivel?

A gép méretei pusztán geometriai adatok, amelyek minden egyes gépen változnak. Milliméterek nem számítanak s célszerűbb is az adatokat levagy felkerekítve megadni. Mit sem számít, hogy az illető vadászgép szárnyszélessége 9.97 méter, vagy kereken 10 méter, hiszen a sorozatban igen sok olyan gép lesz, amelynek csak 9.95 lesz a szárnyszélessége, ismét másoké esetleg 9.985 méter. Törtszámok többnyire akkor adódnak, ha angol mértékrendszerben megadott adatokat kell átszámítani méterrendszerbe. 40 láb például 12.20 méter, ez az adat megfelelő, ugyanígy azonban 1000 font 453 kg, holott ilyenkor nálunk 450 kg-ot szokás megadni. Nem is csoda, hiszen egészen valószínűtlen, hogy a gép minden egyes részletét olyan pontosan méretezni lehessen, hogy végül is a gép üres súlya 6350 kg legyen s egy grammal se több, se kevesebb. Nyilván ez az adat is kerekítve van, hiszen a lényeges csak az, hogy a megengedett határokon belül maradjon az eltérés. A tényleges üzemben pedig egyáltalában nem nagyon tartják meg a szabott adatokat, pl. bombázógépek igen gyakran erős túlterheléssel indulnak.

A repülőteljesítményekre vonatkozólag tudni kell, hogy azok sohasem a valódi légköri viszonyokra vonatkoznak, hanem a szabványosított, úgynevezett normál-atmoszférára. Ebben a levegő sűrűsége és hőmérséklete adott fizikai törvények szerint változik. Ehhez a normál-atmoszférához tartozó normál-napot (olyan napot, amikor a légköri viszonyok valóban fedik a fizikai képletekkel meghatározott adatokat) aligha lehet találni; nyugodt lelekkel mondhatjuk, ilyen sohasem lesz. Már pedig a valódi légkörben egészen mások lesznek a gép teljesítményei, mint az elméleti légköri viszonyok között. Ezen felül az adott teljesítmények, így a sebesség és emelkedés kirepülése függ a pilóta ügyességétől is. Különösen nehéz például a legkisebb repülési sebesség gyakorlati meghatározása, hiszen földközelben csaknem túlhúzott géppel repülni életveszélyes; annak pedig nincs sok értelme, hogy később a kórházi ágyon mondja meg a berepülő, hogy nem 95, hanem 105 km/óra a gép legkisebb sebessége. Hasonlóképp minden pilóta tudja, hogy többnyire jó 3—400 méteres kifutás kell annak a gépnek, amely a gyári katalógus szerint garantáltan 120 méter kifutás után megáll.

Valamennyi gyakorlatilag meghatározott adatot, tehát megfelelő fenntartással kell fogadni. Ugyanaz a pilóta ugyanazzal a vadászgéppel, de változó légköri viszonyok között alaposan, különböző idők alatt emelkedik pl. 10.000 méterre. De még a kevésbbé változó s elméletileg is pontosan meghatározható adatok is csak közelítőleg pontosnak bizonyulnak. A legnagyobb sebesség például teljesen új motorral, tükörsima felülettel érvényes. Ugyanaz a gép háromhavi haretéri üzem után, főjavításos motorral, összekarcolt, horpadozó felülettel, esetleg találatok nyomaival, javított felületekkel igen könnyen 15—25 kilométerrel lassabb, mint új korában! Ezt igen jól tudják azok a repülők, akiknek azonos mintájú, de különböző »korú« gépekkel kell kötelékben repülniök.

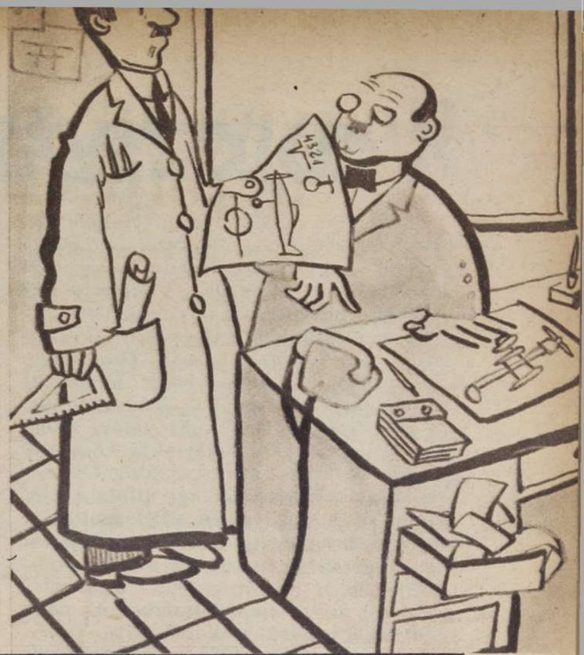
Mindezek után esetleg túlságosan nagy kétséget ébresztettünk olvasóinkban a műszaki gépadatok megbízhatósága iránt s ők is valahogyan úgy érezhetik magukat, mint X. úr lelki összeomlása után. Annál is inkább, mert azt is megmondhatjuk, hogy minden egyes módosítás alaposan megvál-



toztatja a teljesítményeket s a gép repülőteljesítményei és tulajdonságai teljesen újak (pl. motorteljesítményváltozás, új motor, csillagmotor helyett soros motor, más fegyverzet, stb) A lapokban közölt és a tényleges repülőteljesítmények így általában a fejlődés fokozatait jellemzik, hiszen a lapok általában a prototípus berepülése után kiadott hivatalos közlemény alapján ismertetik a gépeket.

De ne felejtsük el azonban, hogy ha a gyár méret-, súly- és teljesítményadatokat közöl a gépről, odateszi utána: a fenti adatok a következő toleranciával érvényesek... S ez általában 3% a súlyokra és a legnagyobb sebességre, 6% az emelkedésre, de néha még ennél is több. Kiderül tehát, hogy a gép, amelynek legnagyobb sebességét 600 km/órában adták meg, átvehető akkor is, ha csak 582 km/óra a sebessége, üres súlya pedig 3200 kg helyett 3296 kg s ha mindennek tetejében 6000 méterre nem 10 perc, hanem 10 perc 36 másodperc alatt emelkedik. Persze a teljesítmények lehetnek jobbak is a megadottaknál, ez is előfordul.

Végül még valami: háború van s legtöbbször nem szívesen közlik a gépek teljesítményét a nyilvánossággal. Egy angol gép pontos sebességét tehát pl. úgy tudjuk meg, hogy egy ilyen gépet a német légihaderő lelő, a kényszerleszállt gép alig sérül meg, hamar kijavítva berepülhető és kiértékelhető. Igen ám, de ez a gép mégis már sérült s motora sem teljesen új, tehát ez a teljesítmény, amit így mértek, sem egészen megbízható. Ugyanez érvényes fordítva is. A Messerschmitt 109, legnagyobb sebességét német források egyáltalában nem adják meg, semleges és angol források az E. típus legnagyobb sebességét 570 km/órára tették, egy másik zsákmánygéppel csak 550 km/órát repültek ki. Kinek van igaza? Vajjon becsaptuk-e az olvasót? A válasz erre az elmondottak alapján csakis egyhangú »nem« lehet.



S. 82., RS. 14., Ca. 314.

Három olasz harcigép hivatalos adatai

A Savoia Marchetti S. 82., a derék »erszényes« (»Marsupiali«, vagyis »Erszényesek«, az olasz szállítókötelékek fedőneve) rendkívül fontos szolgálatot teljesített a háború kezdete óta az olasz légierőkben. Mint lapunk tavalyi évfolyamában többször volt szó, a S. A. S. (Servizi Aerei Speciali) kötelékében dolgozó szállítórepülőszázadoknak rendkívüli feladatok jutottak osztályrészül. Legutoljára a tuniszi hídfő hősiesen harcoló csapatainak ellátásában vetették be őket német bajtársaik, a Junkers Ju. 52. és a Messerschmitt Me. 323. gépek oldalán, gyakran egy kötelékben német-olasz vadászerők közös védelme alatt.

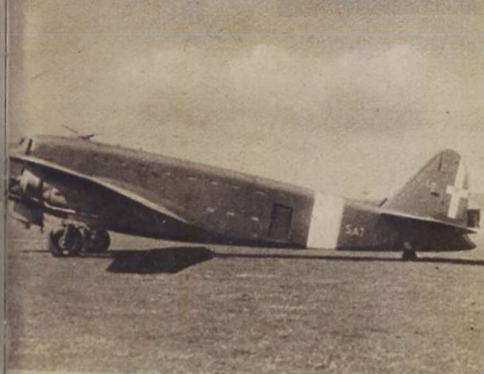
A gép igazi mindenesgép: feladatköre nagyhatósugaru bombázás, csapat- és anyagszállítás, sebesültszállítás s néha még torpedótámadásokra is bevetették. A Gibraltár ellen végrehajtott olasz bombatámadásokat ezzel a géppel hajtották végre, sőt CR. 42 vadászgépeket is szállítottak vele. Még 1939-ben világrekordot állított fel a zárt körön való távolságrepülésre. 56 és fél órán át 218 kilométeres átlagsebességgel levegőben maradva. Vegyesépítésű mélyfedelű hárommotoros, a törzs acélcsőváz durallemez és rétegeslemezborítással. A motoros Alfa Romeo 128. RC. 21. mintájúak s 2100 méteren 950 lóerőt teljesítenek. A gép legnagyobb sebessége 348 km/óra, leszállósebessége 123 km/óra. Póttartályok nélkül repülőtávolsága 4000 km, csúcsmagassága 5600 méter. Üres súlya 10.000 kg, repülősúlya meghaladja a 15 tonnát. Tervezője Alessandro Marchetti, a Savoia-gépek neves szerkesztője.

A FIAT RS. 14. gépről is írt már a Magyar Szárnyak, tudjuk, hogy a pisai Marina Fiat-művek gyártják. Még csak rövid idő óta áll szolgálatban, de igen jól bevált nagy sebessége és mozgékonysága folytán. Kétúszós vizirepülőgép. motorjai 840 lóerős Fiat A. 74. RC. 38. mintájúak A gép legnagyobb sebessége 400 km/óra, csúcsmagassága 6000 méter felett van. Elsősorban tengeri távolfelderítőnek használják, de alkalmas bombázó és torpedóvető feladatokra is. Rövid szereplése alatt is elnyerte a rajta repülők teljes elismerését kiváló repülőtulajdonságai miatt.

A Caproni 314. a már eddig is jól ismert Caproni 311. és 312 gépek továbbfejlesztése. A Ca. 311. Piaggio XVII. RC. 35. csillagmotorai helyett két Isotta Fraschini Delta-soros, léghűtéses, 650 lóerős motort építettek a gépbe s szerkezetét is kissé módosították. A gép feladatköre: közepes bombázó és távolfelderítő.

Megfelelő erős védő- és támadófegyverzettel a két Delta-motor nem túlságosan nagy teljesítményével a gép 400 km/óra feletti sebességet ér el, csúcsmagassága pedig alaposan meghaladja a 8000 métert. A nagyméretű Plexiglas ablakokkal ellátott törzs kitűnő megfigyelési lehetőségeket biztosít minden irányban s oroszországi alkalmazása során a gép távolfelderítő feladatokon igen szép eredményeket ért el. Caproni e legújabb gépe ma az olasz légierőkben fontos feladatokhoz jut.

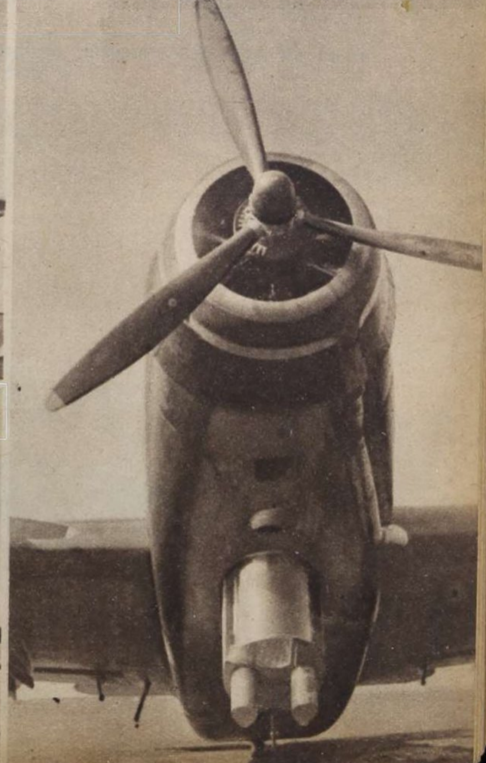
A hatalmas S. 82.



RS. 14. vízirepülőgép



A S. 82. orra a géppuskatoronnyal



A Ca. 314. oldalnézete



Ca. 314. többfeladatos



A KOLOZSVÁRI REPÜLŐÉLET

Rásuhan a vidéki repülőkereteket látogató Nebuló a kolozsvári vitorlázórepülők nagyszerű terepére, a dezméri hegyoldalra, végigsuhan szárnya az integető növendékek, oktatók feje fölött, nekifordul a kolozsvári közforgalmi repülőtérnek, felszáll. *Gróf Zichy* Nándor, az Aero Szövetség megbízott elnöke száll ki a gépből. Semmiféle előzetes értesítést nem küld vidéki ellenőrző útjaira, a kolozsváriak a köszöntőkörről sejtették, hogy a látogatás nekik szól, kimotoroztak hát utána a közforgalmi repülőtérre és elkalauzolták a dezméri terepig a nem várt látogatót.

— *Vigyázz!* — vezényel az oktató. — *Jobbra nézz!*

Jelenti a növendéklétszámot és hogy éppen ebédszünet van.

Inkább repülőszünet. Délkeleti szél fuj, teljesen hasznavehetetlen vitorlázásra.

— Reggel még északnyugati szél ígérkezett...

Repülőegyesület, ahol minden vezető aktív repülő

A kolozsvári repülőnap óta ismeri a magyar repülőközvélemény a kincses város repülőéletét.

— Az első lökést a repülőnap adta meg, — emlékeznek vissza — amelyért ma is hálásak vagyunk. A nagy propagandán kívül két gépet eredményezett: egy *Tücsköt*, meg egy *Vöcsköt*, mindjárt megkezdhettük a repülőoktatást.

Ma már meggyarapodott a kolozsvári géppark, a kerti gépekkel együtt van egy *Pilisük*, egy *Cimborájuk*, négy *Vöcskük*, három *Tücskük*.

— *De most várunk egy Kevélyt és egy újabb Pilist.*

Érdekes és számottévő vitorlázóeredményeik vannak annak ellenére, hogy csak gumistarttal indíthatnak, nincs még se vontatógépük, se csörlőkocsijuk. A szép eredmények nemcsak a lelkes és alapos repüléstanításnak köszönhetők, hanem nagyrészt annak is, hogy a kolozsvári repülést olyan egyesületekben művelik, ahol *a vezetők maguk is aktív repülők.*

Hye vezető-oktató legutóbb kilenc óra hosszáig vitorlázott egy A-vizsgás fiúval a Cimborán. Legérdekesebb talán az ügyvezető alelnök: *Augusztich* Ferenc. Világháborús repülő, tehát nem egészen mai fiatalember. *C-vizsgás jelvény van a gomblyukában.*

— Semmi az egész, — mondja — *beültem egy Vöcsökbe, jó idő volt, sikerült.*

Minden szabad pillanata a repülésé, rengeteg munkát, odaadást, igen sokszor anyagiakat is áldoz, hogy a kolozsvári repülés fejlődése ne álljon meg.

— Igaz, hogy rövidesen repülőgéptulajdonos leszel?

— Ha sikerül. Nézd, sokszor van dolgom Pesten, vagy más, távoli helyeken. Egy jó kis gép nagyon elkelne. Rengeteg időt takarítanék meg önmagamnak és főleg: *repülhetnék.*

Alig várja, hogy elkészüljön a műegyetemiek *most tervezett kisrepülőgépe.*

Lőrinczy Zoltán, a kolozsvári repülőelnök véletlenül nincsen idehaza, éppen Budapestre utazott, hogy az időszerű repülőproblémákat letárgyalja a Repülőalap és az Aero Szövetség vezetőségével. *Hyén* kívül a jelenleg katonai szogálatot teljesítő, de minden szabadságidején a terepen tartózkodó *Szőts* Ferenc oktató, *Bartha* Béla segédoktató, *Nagy* György titkár dolgoznak lelkesen a kolozsvári repülés fejlesztésén.

— Az a legnagyobb bajunk, hogy a benzin- és gumihiány miatt nem juthatunk megfelelő közlekedéshez. Bentről jóval hajnali öt óra előtt indul az egyetlen vonat, a fiúk már eljönnek hajnali négy órakor hazulról, hogy ideérhessenek. Még az a jó, hogy a dezméri megálló éppen a terep alján van és hogy hazafelé van három vonatuk is.

Ideálisan szép és jó a dezméri terep, csakhogy egyelőre *alig van lehetőségük a kolozsváriaknak távrepülésre.*

— Ha jó időnk van és hamar elkapunk emelőáramlást, nekivághatunk bármerre a világnak, de rendszerint néhánykilométeres repülés után vissza kell fordulnunk, mert *nem repülhetünk át a határon. Tasnádi* bravúrját, hogy Budaörsről majdnem Kolozsvárig jött az M. 22-vel, nem ismételhetjük meg, mert *nincsen vontatógépünk, elegendő magasságból nem indulhatunk. Ha csak 300 méter magasra fel tudnánk jutni, nekivágnánk a Királyhágónak.*

Ha nincs jó repülőidő, mindig arról tervezgetnek, hogy a határszéli közelség miatt hogyan lehetne legalább a teljesítményjelvényhez szükséges távolságot megszerezni.

— Már arra gondoltunk, hogy oldalszél esetében elmegyünk valahogyan *Désig, onnan Bethlenig és vissza.*

— A multkor viszont helyszíni szemlén voltunk *Zilahon*, bejártuk a *Meszest*. Ha szállítókocsink volna már, elmehetnénk Zilahra, onnan hazafelé repülni volna még valamelyes remény.

Ha nincs vontatógép, szállítógép, van új hangár és lesz pilótaotthon

Dehát nem azért kolozsváriak, hogy ne tudnának segíteni önmagukon a háborús viszonyok közepette.

Százötven repülőóránál tartanak annak ellenére, hogy nem sok lehetőségük van. Uj fahangárban tartják gépeiket, rendbehozott kis épületben van az ideiglenes irodahelyiség, a pihenőszoba, a hangármesteri lakás és az épület végében a kishangár.

— Gépeink már fedél alatt vannak, a Repülőalap segítségével felépíthetjük majd a pilótaotthont és végre szabályozhatjuk ezt a rakoncátlan patakot, megépíthetjük az idevezető utat.

— Száraz időben alig látszik a semmi kis patak medre, esős időben annyira megtelik vízzel, hogy megbolondul és *mindig elönti a domb előtti nagy repülőteret*, ahol most mérhetetlen menynyiségű gyermeklánefű virágzik. Az oktatók, növendékek cipője, harisnyája virágsárga a járás közben rengeteg virágportól.

— A patakszabályozási tervek megvannak, az előirányzat is, rövidesen megkezdődik a szabályozás és a vizet el tudjuk vezetni majd a patakmederben. A bevezető út most olyan állapotban van, hogy legfeljebb terepjáróval lehetne rámenni, de már ki van tűzve az új út, megkezdtük a földmunkáját, utunk hamarosan lesz.



Alapi és egyesületi hangár, háttérben a közforgalmi repülőtér és hangár



Légifelvétel a terepről



Jobbról balra: Hye György vez. okt., gróf Zichy Nándor, Weress Jenő, Augusztich Ferenc, Nagy György titkár, Raczkó Lajos szerk.



Jobbról balra: Augusztich Ferenc és gróf Zichy Nándor Nagy György titkár társaságában

Székely pilótaotthont építenek egy adományból

Arra kérnek, külön dicsérjük meg *Zudor* vezérigazgatót, a *Lomási Erdőipar* vezetőjét, amiért hozzásegíti a kolozsvári vitorlázórepülést egy külön pilótaotthonhoz.

— *Teljesen ingyenesen ajánlotta fel az igazgató úr a második, a helyi egyesület tulajdonát képező pilótaotthon felépítéséhez szükséges faanyagot.* Csak annyi kikötése volt, hogy a pilótaotthont székely stílusban építsük fel.

A kolozsváriak szívesen teljesítik ezt az idevalósi kívánságot. Már meg is terveztették a székely stílusban, faragottan építendő pilótaotthon tervét, külön látványosság lesz a szép épület messze földön.

Megtárgyalják *Zichy* gróffal a legközelebbi jövendő munkaterveit, azután felsétálnak a dezméri magas dombra, ahol indulásra vár a *HA—2101* lajstromjelű *Vöcsök.*

Tíz perc multán kihúzzák a Vöcsköt, szépen szól szárnyélein és merevítésein a siklás suhogása. Szépen, kecses ívben fordul be balra a völgy felett. Színes fölvételre méltó gyönyörűséges kép látni a pirosorrú, halványszárnyú Vöcsköt a mélykék, bárányfelhős erdélyi ég alatt, amint közeledik a májusi egészségtől duzzadó gyepes völgyi részhez a rengeteg gyermekláncfű közé.

Húsz perc multán követi egy *Tücsök is,* ugyanolyan nyugodtsággal szeli a levegőt és könnyedén elül a völgyben.

Ott szomorkodnak egymás mellett. Ha északnyugati szél volna, most ott sétafikálnának a lejtő fölött, ebben a repülésellenes délkeleti szélben csak siklani lehet, vitorlázni nem.

Van más mutogatnivaló is a dombtetőn:

Kis, fekete faház. Autómotor van benne és nagy kötélorsó.

— Ez a felvontató szerkezetünk.

Elmondják, hogy a tapasztalatok szerint félórába is beletelik, mire felcipelik a fiúk a leszállt gépeket a dombtetőre.

— Igy sokkal egyszerűbb és gyorsabb lesz és egyszerre több gépet is felhúzhatunk. *Autómotorral meghajtott orsóra acélkötél csavarodik fel szabályozott emelősebességgel, így valósággal felcsörlöljük majd a gépeket.*

Érdekes, gyors és gazdaságos megoldás, sokkal jobb a traktorvontatásnál, hiszen a cipelő traktornak még saját súlyát is fel kell vinni a dombra. A kolozsváriak felvontatószerkezetét tanulmányozzák, ha továbbra is olyan jól beválik, mint a próbavontatások alkalmával, valószínüleg meghonosítják ezt az ötletes cipelőcsörlési módot a Hármashatár-hegyen is.

Kolozsvár jelentős része a magyar vitorlázórepülésnek és igen komoly és eredményes nevelőmunka folyik a kincses város határában. A kolozsváriak érzik, hogy mennyire összeforrottak már a vitorlázórepülés művelőivel: elhatározták, hogy még az idén emlékoszlopot állítanak fel a dezméri dombon azon a helyen, ahonnan *Tasnádi László élete utolsó vitorlázórepülésére indult.*

Raczkó Lajos

Lulu „C"-vizsgás lett

Mindenki Lulunak ismeri a hegyen, pedig Hockl Teréz a neve, azt a magas szőke, kékszemű lányt, aki most itt életének egyik legnagyobb élményéről beszámol.

— Sokszor magam sem hiszem el, hogy már »C«-vizsgás vagyok — néz a kabátján lévő háromsirályos jelvényre.

— Mégis, hogyan jutott eszedbe a repülés, hogyan kezdődött? — faggatom kíváncsian.

— Már kislánykorom óta minden álmom a repülés — mondja lelkesen. Budán laktunk, mint cserkészlányok állandóan a budai hegyeket barangoltuk, itt láttam meg először a vitorlázórepülést. 10—12 éves koromban kedvenc szórakozásommá vált, hogy kimentem a hegyre, leterítettem egy pokrócot a sziklára és onnan néztem álmodozva a szálló gépmadarakat.

— Ha a cserkészlányotthonban valaki keresett, a lányok azt felelték — nincs velünk, a sziklákon gyönyörködik a repülésben. Ez időtől kezdve minden vágyam az volt, hogy egyszer megtanuljak repülni.

— Míg az iskolában a társnőim bélyeget és színésznők képeit gyüjtötték, addig én az ujságokból kivágtam a repülőtárgyú cikkeket és képeket...

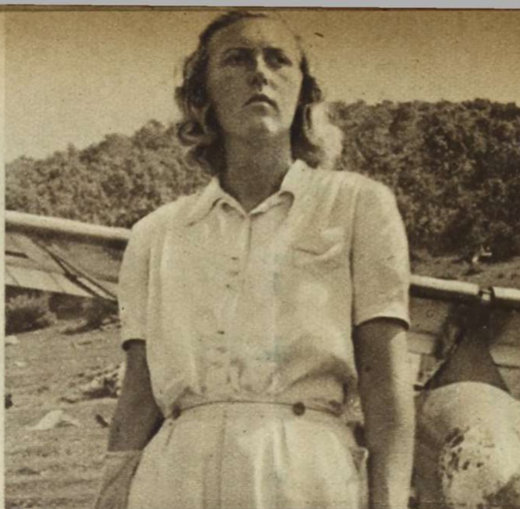
— Emlékszel a Schmoll-paszta repülőgépre? — folytatja — esténként repült a város felett és sokszor füstből betűket rajzolt az égre. Az én szemem előtt is felelevenedik a gyermekkori álom repülőgépe. Tudod — meséli csillogó szemekkel — annyira lelkesedtem a repülésért, hogy elhatároztam, hogy megnézem a földön. Összegyüjtött tízórai pénzemből egy vasárnap egyedül szülői kiséret nélkül kiszöktem Mátyásföldre. Hosszas kérdezősködés és gyaloglás után végre megtaláltam a repülőteret. Mikor megpillantottam a ponyvával letakart repülőgépet, határtalan örömemben oda akartam szaladni, de egy szigorú katona őrizte. Igy csak messziről csodálhattam kipirult arccal.

— Életem másik élménye — folytatja a visszaemlékezést — mikor megismertem Hefty Frici bácsit. Társaságban voltunk és míg a nagyok beszélgettek, addig mi gyerekek játszottunk. De én nem figyeltem a játékra, hanem Frici bácsi repülőelbeszélésére. Végül is észrevette és odaszólt. — Ugye kislány nem érdekes, amit mi beszélünk? Elpirultam és szégyenkezve lehajtottam a fejemet, mire a társaság többi tagjai elárulták, hogy mennyire szeretnék repülni. Soha nem felejtem el, amit Frici bácsi a búcsúzásnál mondott. — Remélem és tudom, hogy jó repülő válik egyszer ebből a kislányból.

— Aztán teltek az évek, a repülés iránti rajongásom nem csökkent, hanem még jobban fokozódott. Beiratkoztam először modelezésre, megismertem a gépek szerkezetét. Egyre jobban arra gondoltam, hogy elkezdjem a vitorlázást. Két és fél éve a Pamutipari Sportrepülőknél Pozsgay oktató úr vezetése mellett elkezdtem az első csúszásokat. Már cserkészlányvezetőnő voltam és sokat meséltem a csapatomban lévő lányoknak a repülésről. A csapatomból két kislány jött repülni az én elbeszélésemre. Az egyik jelenleg A-, a másik pedig B-vizsgás.

— Nem is tudtam, hogy ilyen harcosa vagy a női repülésnek — mondom s eszebe jut a sok ellenvetés a női repülésre. — Miért mondják, hogy lányok ne repüljenek? Most is állandóan mesélek barátnőimnek a repülésről.


Munkában a „személyzet"


A delikvens


Szakértő szemle

mert ha a jövendő magyar anyákat meggyőzzük a repülés veszélytelenségéről, nem fordulhat elő, hogy ellenezzék fiaik repülőkiképzését.

— Ha fiam lesz egyszer — mondja Lulu — szívesen fogom adni repülőnek — talán már a bölcsőben is repülésről fog hallani.

— De térjünk vissza a »C«-vizsgára, az idő szalad és szeretném hallani, hogy a két és félévi tanulás és küzdelem után, hogy sikerült megszerezni?

— Már tavaly nyáron Marosvásárhelyen »B«-vizsgáztam. Azóta minden üzemnapon kinn voltam a hegyen. Lemondtam szórakozásról, feláldoztam ünnepnapjaimat, kijártam esőben, szélben, napsütésben. Vártam a jó C-vizsgára alkalmas időt és...

Egy pillanatra elhallgat, a nagy élmény emlékét idézi fel:

— Virágvasárnap történt, már reggel szerencsésen kezdődött. A Szépvölgyi-úti autóállomásnál rengeteg ember tolongott. Csak a harmadik kocsival mehetek fel — gondoltam s ez nagy veszteség, mert ilyenkor szokott felerősödni a szél és dél felé elmúlik. Már indult a legelső kocsi, mikor odaszól hozzám a vezető. — Van még egy hely. — Korán felértem a tetőre, a starthelyre akkor vitt az egyesületem egy Vöcsköt. — Itt egy »hölgyrepülő«, úgysem dolgozik, hát üljön be a gépbe — tréfálkozott az oktató. De csak azt hittem, hogy tréfa, mert mikor rám csatolta az ejtőernyőt, láttam, hogy valóság. Elmagyarázta a feladatom, — irány a Mária-hegy emelőtere. Aztán hallom a vezényszavakat és a gép nekilendül a napsütéses kék tavaszi égnek.

— A szél belekapaszkodott a szárnyakba, így hamarosan tekintélyes magasságba emelkedtem. A starthelyről egymás után startoltak a többi gépek. Kicsit büszkén pillantottam meg, hogy az oktatóm alattam repül egy Pilissel. — Szembe jött velem egy Cimbora, ismerős arcok. — Szeretnék integetni — aztán eszembe jut, a fegyelem az első. Az ismerős arcok mosolyognak felém, jóakaratúan biztatva. A C vizsga már megvan, — gondolom — mert jó ideje fenn vagyok a levegőben. A magasságom elég, de elkészülök a leszálláshoz, mert az időt ki kell használni és tudom, hogy többen szeretnének C vizsgázni. A zöld pázsiton megáll velem a gép. Ismét földön vagyok és megtudom, hogy 25 percig voltam a levegőben.

— Gyönyörű teljesítmény, hisz az előírás C vizsgára 15 perc és Te azt túlrepülted — mondom. — Jövőre nézve a terveidet szeretném hallani.

— Repülni sokat és mindig nagyobbakat, — mondja meggyőződve és tudom, hogy ennyi akarat és rajongás a repülés iránt még komoly eredményeket érhet el.

Kopasz Nárcisz



REPÜLŐHIREK A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

FŐSZERKESZTŐNK KITÜNTETÉSE

A Budapesti Közlöny május 9-i száma közli a Kormányzó Úr következő szövegű legfelsőbb kéziratát:
»A m. kir. honvédelmi miniszter előterjesztésére megengedem, hogy Jánosy István szerkesztő, laptulajdonosnak, a magyar repülés fejlesztése s ezzel a honvédelem érdekében kifejtett értékes és hasznos munkásságáért elismerésem tudtul adassék.
Kelt Budapesten, 1943. évi április hó 21. napján. Horthy sk., vitéz Nagy Vilmos sk.«

*

Szervezés, légügyi politika.

»Vitéz Nagybányai Horthy István-repülőtér.«
A Kormányzó Úr Őfőméltósága — a honvédelmi miniszter előterjesztésére — megengedte, hogy a m. kir. honvéd légierők szolnoki repülőterét ezentúl »Vitéz Nagybányai Horthy István repülőtér«-nek nevezzék.
A honvédelmi miniszter ezzel az előterjesztésével azon a repülőtéren emelt emléket a legendás hírű kormányzóhelyettesnek, ahol katonai szolgálatának egy részét eltöltötte és ahonnan 1942-ben a szovjet-harctérre indult. Ide kellett volna visszatérnie győzelmes harcai után, de a sors másképp ítélkezett fölötte. »Dulce et decorum est pro patria mori« — édes és dicső dolog meghalni a hazáért — mondja a latin közmondás. Ez a sors jutott neki is osztályrészül. Kimagasló katonai kötelességteljesítése közben érte utól a harctéren a katona legdicsőbb végzete: a repülő hősi halál.
Amidőn a szolnoki repülőtér kapuja fölé felírjuk Horthy István nevét, a magyar hősi erényeknek állítunk emléket vele. Felmagasztosult alakja a magyar repülők előtt mindenkor a bátorság, a hazaszeretet és az önfeláldozó kötelességteljesítés példaképe lesz.

*

Göring Hermann, birodalmi tábornagy, 10 év óta áll a német légügyi minisztérium élén.

*

Göbbels birodalmi miniszter cikket írt a *»Das Reich«*-ben a Németország ellen vezetett angolszász légi offenzívából s ebben azt állítja, hogy Nagybritannia számára sokkal több veszélyt jelent a búvárhajóháború, mint Németországra a légitámadások. Amíg azonban a német búvárhajótámadások csak férfiakban és anyagban tesznek kárt, addig az angolszász repülőtámadások áldozatai jobbára nők és gyermekek.
A miniszter a megfelelő megtorlást kilátásba helyezte. Annak módjára és időpontjára nézve azonban úgy nyilatkozott, hogy Németország nem annyira az előzetes bejelentésekkel, mint inkább a *tényekkel* szereti meglepni a világot.

*

Bergeret tábornokot, a vichy-i kormány egykori légügyi államtitkárát, aki az utóbbi időben Észak-Afrikában *Giraud* tábornok helyettese és az északafrikai hadügyi bizottság vezértitkárja volt, beosztásából eltávolították és Dakarba küldték, ahol átvette *Giraud* nyugatafrikai légihaderőinek parancsnokságát. *Bergeret* eltávolítása Algierből *De Gaulle* és *Giraud* kibékülésének érdekében történt. *Bergeret* multjára — úgylátszik — túlerős bélyeget nyomott *De Gaulle* szemében a Vichy-i kormányban viselt légügyi államtitkári szerepe.

*

Az Egyesült Államok légierőinek létszáma ezidőszerint 1,500.000 fő. 1943 végére 2,000.000 főre számítanak.

*

Emmons repülő altábornagy, a Hawai-i-körzethez tartozó amerikai haderő parancsnoka, értekezletre hívta össze a csendesóceáni arcvonalon harcoló szövetséges csapatok 15 magasrangú tisztjét, hogy velük *Japán további térhódításának megakadályozásáról és a japán légierők túlsúlyra jutásának* ellensúlyozásáról tanácskozzék.

*

A szállító repülőgépek pilótái számára Csikágó mellett külön iskolát nyitnak.

*

Olaszország egyik újonnan felállított repülőezrede »Amadeo d'Aosta« nevét viseli. Az új ezred — a »Voce d'Italia« szerint — arra a különleges feladatra létesült, hogy az ellenséges légierők támaszpontjait rombolja.

*

25 éves a RAF. 1918 április 1-én alakult meg a Royal Fliying Corpsból (a szárazföldi hadsereg légierőiből) és a Royal Naval Air Service-ből (a haditengerészet légierőiből) a *Royal Air Force,* amelynek első parancsnoka *Hugh Trenchard* tábornok volt. Három hónappal előbb, 1918 január 8-án állították fel az angol légügyi minisztériumot is *Lord Rothermere* vezetése alatt.

*

VI. György angol király jubileumi parancsában emlékeztetett arra, hogy ő is ezen a napon, 1918 április 1-én lépett be a RAF kötelékébe.

*

Indiában 10 évvel ezelőtt állították fel az első indiai repülő századot, amely az Indian Air Force alapját képezte.

*

Andrews altábornagy, az európai körzetben harcoló amerikai haderő parancsnoka Island fölött végrehajtott szolgálati útja alkalmával repülő balesetnek esett áldozatul. A repülőgépnek mind a tizennégy utasa meghalt. Közöttük volt vezérkari főnöke: *Charles Barth* vezérőrnagy, továbbá *Leonard* tábori püspök is.
Andrews helyett előbb átmenetileg a rangidős *Williams Key* vezérőrnagy vette át az európai arcvonalon harcoló amerikai haderő parancsnokságát, majd Harry C. Ingolls vezérőrnagyot nevezték ki *Andrews* utódjává.

Műszaki és vegyes hírek.

650.000 francia munkás dolgozik a német hadiipari üzemekben — az olasz Stefani-iroda jelentése szerint. A francia munkások számát állítólag 1,000.000-ra akarják emelni.

*

Japán zuhanóbombázó. A japán haditengerészet repülőgéphordozóin alkalmazott »Aichi K—99« mintájú zuhanóbombázókat 1939 óta használják. 1941 decemberében Pearl Harbourban már jelentékeny szerepet játszottak. A gép a Junkers Ju. 87-hez sok hasonlóságot árul el. A többi között a fékberendezés teljesen azonos, azonban nem folyadékhűtéses, hanem léghűtéses, 14 hengeres kettős csillagmotor hajtja: az 1000 lóerős Mitsubishi Kinsei-motor.
Fegyverzete: két beépített és egy megfigyelő géppuska, valamint egy 250 kg-os bomba. Legnagyobb sebessége 4000 m-en 395 km/óra.

*

Vadászgépből vadászbombázó. Az amerikai North American-gyár »Mustang«-mintájú repülőgépe először vadászegyülésesnek készült. A gépet állítólag erősebb páncélzattal látták el és magas bombázás, zuhanóbombázás, valamint csatarepülés céljára is alkalmassá teszik. Fegyverzete: 6 géppuska (valószínűleg 12.7 mm ürmérettel), amelyek közül kettő a légcsavarkörön át, négy pedig a szárnyakból tüzel. Legnagyobb sebessége állítólag továbbra is 640 km fölött marad, emelkedési határa pedig 9000 m.

*

Több, mint másfél évet vesz igénybe annak az amerikai repülőgépgyárnak a felépítése és üzembe helyezése, amelyet Mariettában (Atlanta mellett, Georgia államban) állami költségen építenek. A gyár építését 1942 március végén kezdték el és 1943 végén kezdi meg működését. Egyike lesz az Egyesült Államok legnagyobb repülőgépgyárainak, amely 30.000 munkást (köztük 20.000 nőt) foglalkoztat. A gyár vezetését a buffalói Bell Aircraft-cégre bízzák. Állítólag nagy működési sugarú bombázó repülőgépeket fognak gyártani az

új üzemben, azonban a gyártásra kerülő típus a nyilvánosság előtt egyelőre ismeretlen.

Az a körülmény, hogy egy gyár felépítéséhez és üzembe helyezéséhez az Egyesült Államokban is több, mint másfél esztendő szükséges, elárulja, hogy az amerikai repülőipar korlátlan lehetőségeiről terjesztett hírek mennyire ellenőrzésre szorulnak. A repülőgépgyárak ott sem tudnak kinőni a földből gombamódra s a munkagépek és a szakmunkások megszerzése máról holnapra nem lehetséges.

*

A »repülő erődök« alkonya. Az Egyesült Államokban gyártott távolsági bombázók közül különösen a Boeing B.—17. jelzést viselő *»repülő erőd«*, valamint a Consolidated B.—24. *»Liberator«* jutottak nevezetességre. *Eaker* vezérőrnagy, a Nagybritanniában működő 8. amerikai légi hadsereg parancsnoka, március végén kijelentette, hogy rövidesen új repülőgéptípus veszi át a repülő erődök és a Liberatorok szerepét, jóllehet a két említett repülőgéptípus továbbfejlesztése is folyamatban van.

Légiforgalom.

Háromszoros kilométer-milliomos. Sluzalek Pál, a Német Lufthansa repülőkapitánya április 5-én tette meg 3,000.000-ik repülő kilométerét. Ő az első, aki ezt a magas teljesítményt a Német Lufthansánál elérte.

*

Változás a brit légiforgalom irányításában. Március közepén *Sir Archibald Sinclair* brit légügyi miniszter emlékiratot tett közzé, amelyben kettéosztja a légiforgalom munkaprogramját s annak egyik részét a *RAF szállító alakulataira*, másik részét pedig — az eddig állami monopóliumot élvező — *British Overseas Airways Corporation*-ra (B. O. A. C.) bízta. Az emlékirat megjelenését levélváltás követte a légügyi miniszter és az utóbbi vállalat igazgatósága között, amelynek folytatása a vállalat igazgatóságának lemondása volt.

A miniszter három tagból álló új igazgatóságot állított a B. O. A. C. élére, amelynek elnökéül *Sir Harold Gibson Howard*-ot, a legfelsőbb légügyi tanács tagját nevezte ki. A másik két igazgatósági tag kinevezése meglehetős nagy feltűnést keltett. Az egyik ugyanis *Simon Marks*, a Marks és Spencer-áruház vezérigazgatója (a Woolworth-áruház brit konkurrense), aki egyúttal Nagybritannia *cionista* egyesületének elnökhelyettese is. A másik igazgatósági tag: *John Marchbank* rendkívül változatos pályafutása után jutott a magas polcra. Pályáját ugyanis, mint *juhászbojtár* kezdte, majd *hordár, rendőr, kocsifényező* volt, míg végül is a brit vasútszövetség vezértitkári székéig küzdötte fel magát. A légügyi miniszter innen hívta meg a légiforgalmi vállalat igazgatói állásába.

A B. O. A. C. alkalmazottai nagy nyugtalansággal fogadták a személycserét és a sajtó, valamint a közvélemény is megütközéssel vette tudomásul a miniszter meglepő lépését. Valószínű, hogy az ügynek a parlamentben is folytatása lesz.

Hozzászólás a haderőnkívüli repülés óvódájához

Hozzászólásom, sajnos, rajtam kívül álló okokból csak elkésve jelenhetik meg, de egyrészt, mint háborúelőtti — tehát, mint az együléses gépen kiképzett — pilótának, másrészt, mint a motornélküli repülés hazánkban történt meghonosítása kezdeményezőjének, a felvetett témához illik is állást foglalnom!

A Székely Miska barátom által felvetett téma, ha azt egyben — mint ahogy másról nincsen is szó — »a repülés legcélravezetőbb kiképzési módozat«-ának kereszteljük el, aktualitását még igen hosszú ideig meg fogja tartani, mert ez a kérdés tényleg még nem dőlt el. Lehet az egyik kiképzési mód a legolcsóbb, de talán nem a leggyorsabb és fordítva; azt pedig, hogy milyen követelményeket kell a kiképzéssel szemben támasztanunk, azt az éppen akkor fennálló körülmények határozzák meg. Békében választhatjuk a legolcsóbbat, de háborúban — hacsak nem rendelkezünk szinte kimeríthetetlen pilótatartalékkal — valószínűleg a leggyorsabb kiképzési módhoz leszünk kénytelenek folyamodni!

Áttérve a részletkérdésekre, »Miska barátom«-mal összhangzásban, eleve kijelentem, hogy a motoros kiképzésnek a motornélküli repülés tényleg nem »szükséges feltétele«, de ezt mi »csúzlisok« soha nem is állítottuk, hanem csak azt, hogy annak előiskolája! A motornélküli repülésen kívül már csak az autóvezetés, illetőleg motorikus hajtóerővel mozgatott gépjárművel kapcsolatos sport lehetne a motoros repülés előiskolája, de úgy gondolom, hogy e kettő közül dönteni nem lesz nehéz; a motoros repülőgép és az autó stb. közös vonása a motor, amelyet a pilótának, illetőleg autóvezetőnek kell helyesen kezelnie; a motoros és motornélküli repülőgépnek a közös tényezője az, hogy mindkettő felemelkedik a levegőbe és arra támaszkodik is; nem kétséges, hogy az utóbb említett közös tényező a lényegesebb, annál is inkább, mert mindkét repülőgépet azonos kormányokkal egyformán kell irányítani s mindkét gépre úgy az aerodinamikai, mint a fizikai szabályok és törvények is egyformán mérvadók! Ha az autónál motordefektus következik be, akkor az a biztos alapon, amelyen különben is mozog, egyszerűen megáll, amit hasonló esetben mi pilóták a levegőben több oknál fogva — nem teszünk meg! A többi sportnak a repülésre csak annyi befolyása van, hogy általa edződünk, megtanuljuk a sportfegyelmet és főleg a repülésnél oly fontos önfegyelmezést és körültekintést sajátítjuk el, de emiatt ezek a sportok nem előiskolái a motoros repülésnek.

Miska barátommal — persze csak ideig-óráig — még abban is egyezem, hogy úgyszólván joggal hangzott el az a kijelentés: »A motornélküli repülés csak gyerekjáték, minden komoly jelentőség nélkül!« Sajnos, ezt ránk MOVE-repülőkre mondották és azért joggal, mert a fáradságos utat Pestről a Farkashegyig megtéve, ott a fővárosból kirándultak csak 30—40 másodperces lesiklást láthattak, amit egy hosszabb gépszállítás követett. Erre én Petróczy ezredes úrnak, a MOVE akkori ügyvezető alelnökének, ki a motornélküli repülést hazánkban elindította, azt mondottam, hogy csak akkor hívjuk meg a Farkashegyre az előkelőségeket, ha a Meteorológiai Intézet vitorlázó szelet jelent, amely még lehetőleg erősödik! Egy alkalommal ez be is következett, de a szél csak néha érte el a 8 m/mp-et, hogy aztán végképp a 6 m/mp alá süllyedjen; balszerencsénk volt újból s mikor Gömbös Gyula akkori honvédelmi államtitkárral a m. kir. Légügyi Hivatal néhány repülője kijött hozzánk, megint csak nyujtott, 2—2½ perces repülést mutathattunk be.

Németországban a kiképzendőkre vonatkozólag eleinte azt mondották: »Maga kezdő, tehát 80—100, maga pedig vitorlázórepülő, tehát 100—120 kétkormányos felszállást fog végezni!« Hogy az ellentétes vélemények között Székely Miska barátom könnyebben eligazodhassék, azt ajánlom neki, hogy fenti két kijelentésre borítsa a feledés fátyolát, mert ezek már tényleg a multéi, éppúgy, mint az a hiedelem is, hogy a 40 km/óra sebességgel »száguldó« vasúti kocsin a légnyomás — agyonnyomja az embert! A rhöni versenyeken lehetett leginkább tapasztalni, hogy egy közeledő viharfronthoz a versenyzők tömege lövette ki magát a Wasserkuppéról és rövidebb-hosszabb távrepülést végzett a viharfronttal. Ezeknek a legedzettebb »vihar-repülőknek példáján okulva kívánta az ismeretek hiányában kellemetlen tapasztalatokat szerzett Lufthansa saját pilótáitól, hogy gyakorlott vitorlázók legyenek, mert a hőlégviszonyokon kívül a légörvénylésekkel is tisztában kell lenniök, tehát kevesebb törést valószínűséggel fogják a légiforgalmi társaság drága gépeit repülni!

A kiképzési módozatok közül az együléses és a kétkormányos kiképzést különböztetjük meg; ezekhez, mint harmadikat a vitorlázó-repülők kiképzését kell számítani. Székely Mihály az együléses kiképzésre egy Fischamendben, 35 tanítvánnyal tartott tanfolyamot nevez meg; ezek 2½ hónap alatt lettek pilóták, anélkül, hogy az Etrich »Drahtverhau« egy drótját is elszakították volna. Ez kétségtelenül igen szép eredmény, de tisztán szerencse dolga. Ezzel szemben felhozok egy másik példát, amikor egy nyolcas Etrich-csoportban K. növendék, ahányszor sorrakerült, a gépet annyiszor biztosan összetörte; ez félgázzal s teljes gázzal történő gurulásnál, az úgynevezett »Hupfer«-nál (ugrás), a forduló repülésénél és mindenkor megtörtént. Ennél a csoportnál tehát volt 2—3 óra kiképzés, aztán 2—3 hét gépjavítás, amivel töméntelen idő tellett el, anélkül, hogy ez a madár a levegőben lett volna! A kétkormányos kiképzésnél eleinte 800—1000, sőt ezt meghaladó felszállást kellett végezni, anélkül, hogy ez a nagyszámú felszállás a legkisebb biztosítékot nyujtotta volna az egyedülrepülésre. Jelenleg bizonyára 100-on aluli kétkormányos felszállással lesz a kezdő egyedülrepülő. A vitorlázórepülőket általában 30—35 kétkormányos felszállás után engedték el egyedül, de meg vagyok róla győződve, hogy 20 felszállás is elegendő, ha oktatója szintén vitorlázópilóta, ki tudja, hogy hol és miképpen kell az ilyennek a

Felhívjuk t. olvasóink és előfizetőink figyelmét arra, hogy a Magyar Szárnyakra Németországban is elő lehet fizetni. Németországi megbízottunk: Paul Weiszhaupt, címe: München 23., Haimhauserstr. 14/o. Rgb. A müncheni 75742. sz. német postacsekkszámlára lehet címére lapjainkra előfizetéseket eszközölni. A »Magyar Szárnyak« egy évi előfizetési díja Németországban 18 RM., fél évre 9 RM. Az »Ifjú Repülő« előfizetése 1 évre 5 RM. A »Repülés Tudomány« előfizetési díja egy évre 20 RM. Kérjük németországi magyar honfitársainkat, támogassák lapjainkat s ugyancsak kéréssel fordulunk azokhoz az előfizetőinkhez és olvasóinkhoz, akiknek ismerősei vagy rokonai vannak Németországban: tudassák velük, hogy a magyar repülőlapokra fenti megbízottunk útján elő lehet fizetni.

hóna alá nyulni. Ezeknél az egyedülrepülés úgy fog menni, mint a karikacsapás. Nem kárbaveszett munka, sőt egyenesen követelmény, hogy C-vizsgáig a motornélküli repülő 60 felszállást végezzen, mert ez alatt a rendesen nehéz terepen meg kell tanulnia a leszállást, fordulógyakorlatokat, helyezkedést a leszálláshoz stb., szóval a nyeregbiztonságot meg kell szereznie. Melyik tehát a legcélravezetőbb kiképzési mód? Szerény véleményem szerint, — ha a kiképzendők között kimondottan antitalentum nincsen — az együléses gépen való kiképzés a leggyorsabb, legolcsóbb és legjobb; mert egy így nevelt pilótának biztonságérzete sokkal nagyobb, mint a kétkormányos kiképzésen átmenté, aki mégis csak megszokta azt, ha baj van, majd segít az oktató! Ha ránem-termettek is vannak a kiképzendők között, akkor a kétkormányos kiképzést kell előnyben részesíteni; az első néhány felszállás után az oktató már tudja, ki a gyenge, ezeket egy csoportba osztva sokáig lehet »dopliztatni«, míg a többiek ezek nélkül annál gyorsabban haladnak. A vitorlázó-repülőknek a motoros géppel való indulás elsajátítása a legnehezebb, mert ez üt el legjobban a gumikötéllel való indítástól, míg a leszállás és a motor kezelése nem fog nehézséget okozni. Az indulás elsajátítása után vitorlázórepülőt fölösleges tovább »dopliztatni«, mert nincsen rá szüksége. Jelenleg a kétkormányos motoros és az együléses vitorlázó kiképzése divik és ez a két metódus továbbra is fenn fog maradni.

A motornélküli repülést szépségei miatt is fenn kell tartani, mert ez egyben a legférfiasabb sport, amelyet a fiatalság már akkor űzhet, amikor még csak évek mulva kerülhetne repülőgépre. Itt eltekintettem a motornélküli repülésnek sok-sok más, már mások által felsorolt előnyeitől.

Bernard Mátyás alezredes
az első magyar vitorlázó-repülő

Tapasztalatok nagybombázókkal

MCD. A nyugateurópai területek ellen nagy hevességgel indított angolszász légiháborúban négymotoros nagybombázók egyre fontosabb szerephez jutnak. A támadó kötelékek újabban nagyobbrészt négymotorosokból állanak.

A német részről a négymotoros bombázók támadásainak elhárítása közben szerzett tapasztalatok igen érdekesek: Azok az előnyök, amelyekről az angol és amerikai szakértők nagy gépek alkalmazásával kapcsolatban beszéltek, csak részben teljesültek. Kétségtelen, hogy a négymotoros gép nagyobb terhet vihet, mint az eddig alkalmazott kétmotoros, azonban a védőfegyverzet és páncélozás várt előnye nem bizonyult valónak. Kiderült, hogy a nehézbombázó nappal és éjjel egyként alatta marad a vadásznak s annak könnyű áldozata. Miután készen áll számos brit négymotoros géppel való támadás tapasztalatainak kiértékelése, állítható, hogy ez a géptipus könnyen sebezhető. Természetszerűleg a nagyobb gép kedvezőbb célpont, mint a kisebb. A nehézbombázót támadó vadász tehát sokkal nagyobb találati valószínűséggel tüzel, mintha a kisebb kétmotorossal állana szemben. A viszonyok annyira kedvezőek, hogy a négymotoros gépnek körülbelül kétszerakkora létfontosságú célfelülete van, mint a kétmotorosnak. Az elmondottak érvényesek a földi elhárításra s a légvédelmi gránát repeszhatására is. A nagyobb gép mindig nagyobb veszélyben forog, mint a kisebb. Ezen felül a nehéz bombázót könnyebb fülelő és egyéb tájoló készülékekkel megtalálni s így nagyobb pontossággal leküzdeni.

A négymotoros nehéz bombázók egyre nagyobb számban való bevetése alatt bekövetkezett nagyobb veszteségek is igazolják e hátrányokat. Azonos viszonyok mellett több négymotorost lőnek le, mint azelőtt kétmotorost. A személyzeti veszteségtől eltekintve, egy-egy ilyen gép elvesztése Anglia és az USA számára kétszeresen érzékeny veszteség, mert gyártásukhoz is kétszerannyi munkaóra és nyersanyag kell. A négymotoros bombázók kétszeresen számítanak — elv tehát valójában így érvényesül.

Repülőgép menti meg a sünállás hőseit

Kurt W. Marek német haditudósító a »Luftflotte Nord« 1943. évi április 1-i számában rövid beszámoló keretében élénk színekkel ecseteli azt a hősies önfeláldozást, amellyel az egyik JU-52-es szállítóosztály repülő úton kimentette egy négy hétig körülzárt sünállás személyzetét.

Tyroller alezredes, egy könnyű légvédelmi osztály parancsnoka, négy hét óta vívta mondába illő hősies harcát a nyomasztó orosz fölénnyel szemben. Csoportja 65 különféle német kötelék embereiből, egy olasz légvédelmi egységből és néhány németbarát helyi lakosból verődött össze, amely a két kilométer hosszú és másfél kilométer széles repülőtér védelmére sündisznóállást alakított. Nehéz fegyverei alig voltak s ezek nagyrészét is csupán a körülzárás után, légi úton kapta meg. Mégis sikerült a csoportnak, ádáz közelharcok és súlyos nélkülözések árán ugyan, minden támadást visszavernie. Jellemző erre, hogy egyetlen napon 11 páncélost semmisített meg.

A támaszpont utánpótlását négy héten át a derék Ju—52 szállító repülőgépek biztosították és a fáradhatatlan védők acélos akarattal kitartottak a felszabadítás reményében. Amikor azonban a középső Don mentén a hadászati helyzet az oroszok óriási erejű támadása következtében alapvetőleg megváltozott és a felső vezetés a német páncélos kötelékeket magasabb célkitűzések megvalósítására tartotta vissza, nyilvánvalóvá vált, hogy a Tyroller-csoport felmentése földi úton nem lehetséges.

De a légiút, ha akadályokkal bár, még nyitva állott és a hősiesen küzdő csoport felmentésére ezt az utat választották. Három egymásután következő éjszaka alatt a támaszpont személyzetét kimentették a bolsevista csapatok gyűrűjéből, annak ellenére, hogy a szállítógépeknek nemcsak az orosz elhárítással, hanem az elemekkel is meg kellett küzdeniök. A második éjszakán például hirtelen sűrű köd ereszkedett megbénítva minden látást.

Három éjszakán át szüntelenül úton voltak G. százados osztályának szállítógépei a repülőterük és a támaszpont között. V. A. főhadnagy az első éjjel egymaga hét bevetést hajtott végre, jóllehet már az első repülés alkalmával több lyukat lőttek gépének kormányfelületébe a bolsevisták. A sünállás közepén levő repülőteret éjjel is tervszerűen tűz alatt tartotta a szovjet, hiszen a négyhetes ostrom alatt igazán volt ideje belőnie magát. De a Junkersek megfélemlíthetetlenül szálltak le az egyre több gránáttölcsérrel tarkított gurulómezőn és minden pergőtűz, minden sérülés ellenére gyors egymásutánban szálltak fel értékes terhükkel, a nemzet hőseivel.

Közben a Tyroller-csoport sünállása egyre összébbszorult. . .

Amikor az utolsó éjszaka is ráborult a támaszpontra, már csak 200 ember tartotta a repülőteret. Az iránymérő állomás megszűnt működni. Ez azonban nem gátolta a szállítógépeket és az igen nehéz időjárási viszonyok ellenére megtalálták a repülőteret. Az első géppel maga az osztályparancsnok, G. százados, a másodikkal V. A. főhadnagy érkezett.

Amikor a szállításra kijelölt Ju—52 gépek közül az utolsóelőtti az erős gyalogsági és gránátvető tűzben földet ért, a sündisznóállás átmérője alig haladta meg a 100 métert. A kör közepén állt meg a repülőgép. A Szovjet elemi erővel támadta a kis védőcsoportot és nyilvánvaló volt, hogy a hős védők már nem sokáig tudnak ellenállni a minden irányból rájuk törő tömegnek. Mindenki érezte, hogy az utolsó szállítógép már aligha szállhat le. A maroknyi csoport az utolsó gép szállítmányaként beosztott tagjainak arcára kiült a hazáért való önfeláldozás tudatának magasztos érzése.

A csoport a légierők egyik földi harcegységének maradványából állt. Válogatott, minden veszéllyel bátran szembenéző férfiak, akik ott, ahol eddig megfordultak, méltók maradtak a levegőben harcoló társaik babéraihoz. Nemes versengés indult meg: ki menjen el az utolsóelőtti géppel és ki maradjon, fedezni a gép felszállását? . . . Egy fiatal hadnagy, aki a köztük levő Ju—52-vel mehetett volna, az utolsó repülőgépre kijelölt részleg parancsnokához lépett és felajánlotta, hogy cserél vele. Hivatkozott arra, hogy még nőtlen, a másik pedig már megnősült. Rábeszélése sikerült. Az utolsóelőtti gépbe gyorsan beszálltak a kijelöltek és a földön maradt harminc ember ereje végső megfeszítésével fedezte az indulást. A Ju—52 levegőbe emelkedett a rázúduló tűzzáporban és mint utolsó gép hagyta el a férfias kiállás eszményének ezt az örökbecsű színhelyét.

Held hadnagy és harminc társa felett összecsapott a bolsevista áradat. Az utolsó szállítmány elhozatalára kijelölt repülőgép, amely negyedórával később érkezett a támaszpont fölé és körözni kezdett felette, semmit sem vett észre már belőlük. Egy világítólövedék sem hasította már át a szarmata síkság fagyos levegőjét és nyugalom ült a négyhetes szakadatlan harc színhelyére. 1957 embert mentettek ki a derék Junkersek a fojtogató orosz gyűrűből. Harminc ottmaradt, mint annakidején a thermopylaei hősök és emlékük múlhatatlan lesz nemcsak a német nép aranykönyvében, de a hazájukért bátran kiálló, önfeláldozóan meghalni tudó férfiakat megbecsülő nemzeteknél is.

nb.

Célrepülések

A magyar vitorlázórepülésnek sok szép részlete merül feledésbe, mert pilótáink szerénységük miatt nem szeretik a nyilvánosságot s talán nem is tulajdonítanak különösebb jelentőséget annak, hogy beszámoljanak egy-egy élményekben gazdag repülésükről. Szólaltassuk meg tehát azokat a világviszonylatban is elsőrangú fiatal magyar repülőket, akiknek neve csak akkor csillan fel, amikor valamely különleges repülőtudásról tanuskodó vitorlázórepülésről kél szárnyra a hír.

Sokan vannak!

Sokkal többen, mint akiket a szeszélyes hírnév szárnyára kap, és sokkal többet tudnak, hogy ne kellene közhírré tenni tudásukat.

A vitorlázórepülés csúcspontja a *célrepülés.*

Jelenti a légkör és a gép oly tökéletes ismeretét, a repülni tudás oly magas fokát, amelynek birtokában a pilóta felszállása előtt bejelenti azt a várost, ahová el akar szállni s pusztán a levegő energiáira támaszkodva el is éri azt, még akkor is, ha többszáz kilométer távolságot kell motornélküli gépével átrepülnie. Szinte menetrendszerű az a pontosság, amit vitorlázórepülőink célrepüléseik alkalmával fel tudnak mutatni. Hogy a tökéletességnek milyen foka érhető el, arra a magyar vitorlázórepülés vezéralakjának, Rotter Lajosnak 1936-ban végrehajtott berlin—kieli 326 km-es célrepülése (ma is fennálló csúcsteljesítmény) a legjobb példa.

Az első célrepülések ritkán sikerülnek. Miért?

Az alábbiakból az is kiderül.

(A szerk.)

*

Még élénken emlékezetemben van első célrepülésem, mely egyúttal első távrepülésem is volt. 1940 tavaszán indultam a Hármashatár-hegyről, az ezüst teljesítményjelvény távolsági feltételére. (Legalább 50 km-t kell megtenni. *Szerk.*) Célul bemondtam Kecskemétet, de nem nagyon bíztam benne, hogy el is érem. Csak úgy gépiesen mondtam, mert Tasnádi Laci oly természetesen ajánlotta: »Menj Kecskemétre«. Erős északnyugati szél volt. Kb. 10 perc vitorlázás után elfogok egy 5 m/sec.-os emelést, — azóta se találkoztam ilyen csodával. Nagyon el vagyok foglalva a körözéssel, s csak 1800 m-en nézek körül, de Pestet akkor már nem is látom. Rengeteg új dolog és látnivaló köt le, hisz először vagyok ily magasan és először hagyom el a repülőteret. 20 perces repülés után már fogalmam sincs, hogy merre járok, csak úgy nagyjából követem a délkeleti irányt. Közben az idő elromlik és köröskörül esőfelhők vesznek körül. Látom, hogy nem tudom kikerülni őket, hát egyenesen tovább repülök, remélve, hogy az 50 km-t talán elérem, — célról már rég lemondtam. Számításom szerint Cegléd körül lehetek, bár a földből semmit se látok, mert erősen esik az eső. Szomorúan látom, hogy nehezen szerzett magasságom fogy: átlag 3—4 m/sec.-al merülök. Nézem a földet, hogy legalább valami út mellé szálljak, de még 1000 m-ről sem látok semmit. Közben észreveszem, hogy már rég északnyugati irányban repülök, ekkor minden értelem nélkül felveszem a keleti kurzust. Végre 800 m-ről meglátom a földet, de se egy falut, se az országútat nem sikerül felfedeznem. Na, gondolom, most gyalogolhatok, sehol egy lakott terület, ráadásul az 50 km-em sincs meg. Ekkor váratlanul vagy 300 m-ről az esőn keresztül megpillantok egy házat és a szürkén csillogó betonutat. Gyorsan arra fordulok, fölveszem az északnyugati irányt és már ül is a 22-es az út melletti vetésben. Míg az eső esik, a gépben ülve nézegetem a térképet. Szentül meg vagyok győződve, hogy Cegiédtől délnyugatra vagyok, a repült idő szerint kb. 40—45 km-re Pesttől. Végre megjelenik egy atyafi, akit mindjárt megrohanok a kérdéssel, hogy hol vagyok? — »Hol?... Hát az úr nem tudja, Kecskemétön.« Mikor látja csodálkozásomat, megnyugtat. — Na hallja, hát én csak tudom, hisz itt születtem. Még mindig nem értem a dolgot, hogy hogyan kerültem el Pesttől 90 km-re, de aztán örömmel belenyugszom, hogy ez a »Célrepülés.«

Azóta eltelt két év. 1942 július 30. Az érdi táborban vacsoránál ülünk. Valaki épp a Szabadka melletti Palicsfürdőről mesél, hogy valakinek le kellene oda menni.

— Na, akkor holnap lemegyek Palicsra a 22-sel és a hátralévő 3 nap alatt még hazamegyek Zalába. Régi vágyam már, hogy egyszer vitorlázógéppel hazarepüljek.

— Már az egész tábor alatt mondod, hogy hazamész, multkor is elindultál. Majd Martonvásárról hozunk vissza megint.

Nem szóltam semmit, csak erősen drukkoltam, hogy másnap jó idő legyen. S lett is. ½11 órakor már szép felhők voltak és jó nyugati szél. Hárman indultunk távra. Ők nagyváradi irányt mondtak, én bemondtam célnak Szabadkát, bár a nyugati szél miatt engem is Nagyváradra akartak rábeszélni.

11 órakor már kedvenc 22-esünkkel, a »Karvallyal« húzogatnak Érdújfalu felett. Lekapcsolok egy 2 m/sec. emelésben, de hamar elvesztem és 20 perc repülés után visszaszállok a repülőtérre. Ezalatt 2 barátomat húzzák fel, s míg én alig várom, hogy újra felvontassanak, a fiúk ugratnak, hogy meséljek nekik Palicsról. ¾12 órakor azonban már újra repülök és egy 1.5 m/sec.-es emeléssel fel is megyek kb. 700 m-re. Nem keresgélek tovább, — még a végén megint visszaszállok — ha itt van, akkor útközben is lesz thermik. Szigetcsépnél lent vagyok újra 300 m-en, kezdődik a küzdelem; a variometer mutatója szerint mp-ként 2.1 a gép magasságvesztése, majd o. Ez is valami, legalább nem merülök; 15 perces küzdelem után újra 700 m-en vagyok. Az idő nem sok reménnyel kecsegtet. Kiskunlacházától majdnem zárt a felhőzet, aminek megvan az a jó tulajdonsága, hogyha az ember magasan van, akkor talál emelést, de aki 1000 m. alá kerül, az már be is fejezte a távrepülést. Így járt két barátom is, akik, mint később értesültem, Érdtől 15, ill. 40 km-re szálltak le. Majdnem egy óráig dolgoztam, kihasználva minden apró kis termiket, míg sikerült elérnem vagy 2000 méteren a felhők alsó szintjét. Nekivágtam hát a zárt felhőzetnek, ismét kikörözve minden kis feláramlást. Ha lekerültem 1500 m alá, már idegesen kerestem új emelést; így tartott ez megint vagy egy óráig. Közben voltak egész hosszú darabon is emelések, itt aztán 120—140 km/ó sebességgel siettem, hisz több mint két óra alatt csak 50 km-t tettem meg. Kiskörös előtt aztán vége lett a felhőtakarónak. Gyönyörű napsütés és »kumulusz pacnik« fogadtak, aminek annyira megörültem, hogy kezdtem könnyelmű lenni és lekerültem 500 m alá. Előttem a gyönyörű idő és sehol egy emelés. Kiskőrös felett végre elfogtam azt a bizonyos ½ cm-es emelést, aminek minden vitorlázó pilóta úgy megörül. Ilyenkor lemond már a célról. (»Jaj csak egy jó leszálló helyet találjak!«) 800-on már kezd reménykedni és ha felkerül a felhőig, sőt bele is megy akkor mindjárt Ujvidékig akar repülni. Én is így jártam. A cm-es termik kezdett gorombá lenni és 1000 m-en már 2.5 m/sec.-al emelt, sőt a felhő alatt felment 4.5 m/sec.-ra. Innen kezdve már gyerekjáték volt az egész. 2—300 métert vakrepülésben emelkedtem, de tovább nem mertem a felhőben maradni féklapnélküli gépemmel, tekintve, hogy fiatal vakrepülő tudásomban még nem nagyon bíztam és inkább a szerencsének, no meg a felhő szelídségének tulajdonítottam, ha eddig is sikerült. Nagy jókedvemben, melyet a felhők közelsége és a napsütés mindig kivált belőlem, alig vettem észre, hogy egy kicsit eltértem az iránytól és balkézre megjelenik Szeged városa. Mindjárt elhatároztam, hogy tovább megyek Ujvidékre, hisz még csak délután 4 óra volt. A felhőknek azonban úgylátszik nem tetszett elhatározásom, mert egymásután kezdtek szétmenni s 20 perc mulva már gyönyörű kék ég alatt és, ahogy repülők mondják, »vaj időben« siklottam a szeged—szabadkai vasútvonal fölött. Az ilyen nyugodt levegő délután már mindig gyanus, mert termikképződés végét jelenti, — így hát jobbnak láttam kinézni a leszálló helyet, majd egy kis műrepülés, egy jó 22-es lecsapás, na meg majdnem 5 órai repülés után leszálltam Palicsfürdőn a villamos megálló mellé.

Még aznap megérkezett Kapuvári Jenővel a jó öreg »Gerle« és másnap reggel 8 órakor már vissza is vontatott Érdre. Jól végzett távrepülés után örömmel ültem a »Cimborába«, nem is gondolva, hogy 2 óra mulva újra távon leszek, sőt otthon. Zalában fogok uzsonnázni. 12 órára újra szép kumuluszok jelentek meg, sőt ami még nem volt, Ék-i légáramlat is lengedezett. Fáradt is voltam, meg nem akartam megint én menni, hisz 3 órája sincs, hogy leszálltam, de Bollmann Béla csak küldött: »Menj csak el, holnapután úgyis vége lesz a tábornak s végre itt az északkeleti szeled, biztosan hazajutsz.« A »Karvaly« még ott állt hivogatóan, ahová szálltam. Még ki sem raktam belőle a barográfot és Lenkei Antallal, aki Székesfehérvárra hurokrepülést jelentett be, ½1 óra körül elstartoltunk. Nagyon jó idő volt, szinte menetrendszerűen voltak elhelyezve a felhők. A Velenceitóig együtt repültünk. Itt kellemetlen

emlékeim miatt belemegyek a felhőbe, hogy minél több magasságot nyerjek. 2300 méteren kijöttem és egy hosszú siklórepüléssel Fehérvár fölé értem. A »Héjját« ekkor már nem láttam sehol. A Balatonnál kellemetlen meglepetésem volt, amiért kezdtem irigyelni Lenkeit, hogy hurokrepülést választott (s mint később hallottam, meg is csinálta és így magyar rekordot is állított fel). A szélirány itt ú. i. délnyugati és egész Tihanyig felhőtlen az ég, csak a Bakony felett volt pár felhő. Ujra feltornásztam tehát magamat 2300 m-re, aztán felhúzott csőrükkel irányba veszem a zalai partot. A szél azonban felsodort Veszprém közelébe és magasságmérőm veszélyesen megy lefelé; 700 m... 300 m és sehol egy felhő sincs. Végre egy napsütötte sziklás domb felett találok 1 mp-es emelést. Felmegyek vele 700 m-re, de ott elvesztem és közben a szél is visszasodor. Itt kezdődött távrepüléseim során eddig tapasztalt legnagyobb küzdelmem. Négyszer fogom meg a szikla feletti (»ügyeletes«) termiket, de 700-on mindig eltűnik. Már 1.5 órája körözök itt egyhelyben küzdve a leszállás ellen, hiába a nyitott ablak, az izzadság csak úgy csurog rólam, más alkalommal talán már rég leszállok, de most mikor alig 40 km választ el a céltól, az otthontól, nem hagyom magam. Az Agártető feletti lévő kumulusz, mintha neve ne rajtam, hogy nem tudom elérni. Fel kell kerülnöm a felhőbázisig s akkor nyert ügyem van. Az nem igaz, hogy a vitorlázó gépet a szél viszi, az oda fog menni, ahova én akarom! Végre a hatodik kísérletnél sikerül feltornásznom magam egy lépcsős termikkel 1400 méterre. Nem tudom mi ennek a hivatalos neve, de távrepüléseim során — pl. bárándi repülés, amikor teljesen felhőtlen ég alatt 150 km-t repültem — már találkoztam oly termikkel, mely párszáz méter után megszűnik és közelében kb. 2 km sugarú körön belül lépcsőzetesen különböző magasságokban találhatók emelések. (A talajról több kevesebb szabályossággal kiálló hőlégtömbök, ú. n. buborékok. *Szerk.*) Itt találok egy 2 mp-es emelést, mely egyre erősödik és nemsokára újra 2000 méteren vagyok. Gyönyörű kép tárul itt szemem elé. A Balaton a Tihanyi-félszigettel, apró vitorlásaival, kéken tündöklő vulkanikus hegyeivel, csak emeli azt a szépséget, melyet már a lemenő nap sugaraitól megvilágított felhők közt való repülés okoz. De nincs időm a gyönyörködésre, a délnyugati szél kellemetlenül érezteti hatását. Tudom, hogy a széllel szemben csak úgy boldogulok, ha gyors siklással megyek egyik felhőtől a másikig és gyorsan emelkedem fel a bázisig, nehogy körözés közben a szél megint vissza vigyen. A sors, úgylátszik, megsajnált előbbi küzdelmemért, mert a felhők alja 3—3.5 m/sec.-al emel és így a foszlányok közt 140—150 km/ó-val siklom a következőhöz. Lassan elmarad a Tihanyi-félsziget, elérem az Agártető feletti gomoly felhőt, mely most már szeliden fogad, felszív magába, majd egy utolsó siklás és 1200 m-en megérkezem célom, Zalahaláp fölé. Egy kicsit műrepülök, lecsapok a hegytetőn a bazaltbányára, egy-két bukóforduló és ½6 órakor a »Karvaly« simán száll le a park alatti réten, hazai talajon.

Uzsonna közben még elgondolkozom; Érd—Szabadka, Érd—Zalahaláp, tegnap déltől mostanáig kb. 450 km vitorlázógépen előre meghatározott céllal... Este még lemegyek megnézni, hogy pihen a park alatti két jegenye árnyékában »Kedvenc 22-esünk« és szeretettel megsimogattam, azt hiszem megérdemli! Önkénytelenül Lindbergh szavai jutnak eszembe: »Hazáját igazán csak az ismeri, aki azt legalább egyszer a magasból is látta.«

Vojnich Pál

Irány — Csáktornya!

Az azúrkékben játszó égbolton vakító fehér gomolyok száguldanak az élénk északkeleti szélben s vonulnak nagy gyorsasággal a Dunántúl felé. Előbb még határozatlan foszlányok húztak ködöket az ég hátterébe, aztán egyszerre megduzzadtak, gömbölyödtek, míg púpos hátuk oda nem magasodott a Naszály csúcsára, hogy még a B-vizsgás mazsolának is felragyog a szeme: — micsoda termikek csalnak távra!...

Pompás idő van s Ferihegyen nyüzsög a nép. Percenként lódulnak levegőbe Héjják, Kányák, Vöcsök, ki csörlő, ki vontatókötélen, hogy miharabb elérje az Igéret földjét, mely a szerencséseknek már 200-on innen is ad annyi kostolót, hogy ha jól köröz benne, hamarosan búcsút mondhat a repülőtér légterének.

Kevélyen terpeszkedik az elefántcsont Kevély a zöld gyepen. Körötte sürög-forog a Beszkárt-gárda, Stolte János, a fiatal generáció keménykötésű mokánya ma megint futárszolgálatot tart. Kiszemelte az ország legtávolabbi pontját, hogy komoly lélekzetű repülést végezhessen. Hajh, rövidek a távolságok s a háború szűkre szabott lehetőségei között nincs remény a háromszázra... Azért legalább céltáv adjon kárpótlást. Irány: Csáktornyán át a horvát határ!

Május 5-én délelőtt 11 órakor repülőgép vontatásában magasba emelkedik a Kevély. Kétszáznál hintázni kezd a vontatmány, dolgozik a hőlég. Alig szalad égnek a vontató, máris ott kapaszkodik nyomában a hatalmas Kevély. Felettük lassú vonulással küldi előre árnyékát egy hatalmas kumulusz, mindketten alája tartanak. Ötszáznál megfeszül a kötél s a Kevély türelmetlenül rázza kötelékét. A vontató ülésébõl egy kar nyúlik ki s leng fel-alá: — kioldani. Egy húzás az Esszeren s a Kevély éles fordulóba dől.

A felhő kitűnően emel. Stolte ráfekszik a 18 méteres szárnyakra s 60 kilométerrel körözni kezd. A variométer egyenletesen áll a kettesen, így csavarodik föl 1000 fölé. Itt a termik erősödik s kettő és féllel, majd három méter-másodperc emeléssel boldogítja a szőke fiút, aki az utóbbi idők során annyi figyelemreméltó repüléssel igazolta, hogy helyén van a szíve.

Megy tovább a körözés, a feketealjú, ragyogó üstökű kumulusz alatt. Időnként csökken az emelés, de a szívás nem szűnik pillanatra sem. Rövid idő alatt másfélezer méteren van s lassan közeledik a felhők alapjához. Időnként már ködfoszlányok suhannak el a kabin ablaka előtt s fokozatosan elszürkül a látóhatár. Megáll az emelkedéssel. Nem magasságra, hanem távra pályázik s magassága elég, hogy útra kelhessen.

Az eltörpült repülőtéren csigalassúsággal mozog egy újabb vontatmány, mintha a földön kúsznának árnyékuk nyomán... A levegő érezhetőn hűvösebb lett s a Kevély nyitott ablakán át beszűrődik a szárnyak halk muzsikája.

Stolte előrenyomja a botot s a hatalmas Rubik-gép pillanatok alatt százon felül száguld a hátszél segítő erejével. Ismét kitisztul a láthatár s ragyogó napsütésben eléje tárul a Duna kettős ága s Csepel, a nagy víz ölelésében. Kissé délre tart, hogy a szigetet elkerülje s Dunaharaszti és Taksony között átlebeg az ezüstösen csillogó folyam felett a Dunántúlra. Elérhető közelségben tornyosulnak egyre újabb gomolyfelhők s alant ragyogó sárga foltként világlanak elő a felhők árnyékától szabadon maradt tereprészek.

Magasságát még megőrizte s gyors mozgással halad a távolról sápadt holdtányérként jelentkező Velencei-tó felé. Ha a variométer időnként lehanyatlik is, sőt rövid percekre a nulla alá is süllyed, hamarosan megint erőteljes emelőáramlatok vigasztalják meg s rohannak vele felfelé négyméteres gyorsasággal.

A Velencei-tó kiterjedt láposai felett kacér táncba kezd a Kevély. Jó kövér hőlég buborékok szállonganak a gép körül s cibálják meg a kormányokat. Megint 3, sőt 4 és féllel emel, majd egy erőteljes dobás után hirtelen a másik végletbe csap át a gép. De minden elmúlik egyszer... a Kevély megint felfelé tör s 1400-on érkezik a Balaton opálos kékben csillogó tükre fölé.

Stolte a déli parton halad lefelé s pontosan egy órával indulása után Siófok felett halad keresztül. Az elárvult kiliti repülőtér zöldesbarna felületén misem árulja el, hogy ott alant gépmadarak fészkéből keltek szárnyra nem is olyan régen a sport szerelmesei s nemzetközi társaság adott egymásnak évről-évre találkozót, hogy békebeli nyelvzavar öntse el a hangárok közét. Most kukorica csirázik s bontogatja sáslevéleit a kihalt s elhagyott pilótalak felé, melynek padlásablakain dudorázó szél régmult dicsőségről beszél...

A Balaton hosszában minden nagyobb kedélyhullámzás nélkül megy az út, de a zalai partok felett lassan elhalnak a kumuluszok. A Kevély már nem is olyan kevély s a variométer mutatója vízszint alatt szomorítja nagy reményeket táplált vezetőjét. Vigasztalanul fogynak a méterek s a magasság csökkenésének arányában lankad Stolte lelkesedése is.

Ugylátszik, fel kell adni a küzdelmet, fáradt termikekből nem él a remény. A nagy víz déli csücske magasságában, Kéthely felett kering, ugyanott, ahol boldogult Tasnádi fejezte be annakidején nagyszerű útját Rubik első teljesítmény-madarával, a sárga Szittyával. Most a Kevély is lekívánkozik, hát megadja magát sorsának. Nem megy

Csáktornyára, hanem csak Kaposvárig, onnan könnyebb lesz a hazavontatás...

De mintha megbabonázták volna a levegőt, véletlenül sem akad emelő áramlat, a Kevély süllyed egyre tovább. Stoltenak pajzán kedve támad. Ha nincs táv, hát repül egy kicsit. Nagy lendülettel forgatja gépét szárnyain keresztül, bukfencezik, dugózik, cigánykereket hány, míg háromszázra nem ér. Már régen kiszemelte azt a sima nagy legelőt, amelyik úgy kellette magát, mintha egyenesen neki kínálkozna, fejreállítja a Kevélyt s alaposan »megsturcolja« az alant futkározó embereket. A gyorsaság rohamosan nő 120—150—170 kilométer... Kétszáznál lassan felhúzza a gépet s mint egy Messerschmitt vadász kúszik fel a Kevély pillanatok alatt 200 méter magasságba.

... De lám, itt valami varázslat történt. Már régen egyenesbe hajlott a szárnyak éle s a variométer még mindig 3 méter emelkedést mutat... Hoho, hiszen ez hőlégtámogatás, még hozzá a javából. Gyorsan köröz beléje s megy megint felfelé.

Lassan távolódik a Balatontól s pontos kompaszkurzuson utazik tovább délnyugat felé. Keresztbe futó, helyenként szélesedő világos csíkok húzódnak északról délnek, a Zala lápos kiöntései. Már látszik a távolból Nagykanizsa, de mintha a szél ereje alábbhagyott volna, innen már lassabban megy a vándorlás. Vagy csak a türelme fogyott s szeretné már megpillantani vágyai netovábbját, az Ivanscica 2000 méteres csúcsát?

Csaknem négy órája van már a levegőben s ebből több, mint egy órát Kéthely felett vergődött, hogy a dombvidék átrepüléséhez szükséges magasságát megőrizze. Lassú haladásában mégis vigasztalja, amint eléri a Murát s kitárul előtte a Muraköz zöldben pompázó, hatalmas síkja. Váltakozó magasságban húz el lassan az egykori országhatárállomást, Murakeresztúrt Csáktornyával összekötő nyílegyenes vasútvonal mentén, s közeledik végcélja, a horvát Dráva által határolt Csáktornya felé.

Az utolsó óra már szinte elillant, fáradtságot sem érez. Fütyürészik, majd a Lili Marleent próbálja a belgrádi rádió dialektusában, de az bizony csak egy kicsit karádis színezettel sikerül... Észre sem vette, hogy már célja felett van, amikor még mindig 1200 métert mutat a magasságmérője.

Most aztán nincs tovább. Sem a német, sem a horvát határt át nem repülheti, fájó szívvel be kell fejezni útját. Pedig olyan szép volna egy kicsit átruccanni a Dráván, arrafelé Varasd s tovább Zágráb felé, éppen kijönne a 300 kilométere, aztán már nem kell, csak egy jó kumulusztorony, negyedórás vakolás 5 méteres emelésben, talán egy kis kánkán a felhők között, de megéri a fáradtságot, még ha fejjel lefelé kerül is utána ki, majd telik felvenni a 3000-en felüli magasságból...

De mit ábrándozik itt, jó lesz körülnézni, hol kínálkozik egy komoly leszállóhely. Szép sima nagy rét, vagy legelő, de legyen egy kis tanya is a közelben, ahol vendégszerető házigazda ugrasztja a háznépet a spájzba, az égből pottyant látogató gasztronomiai kielégítésének biztosítására... A spájzba, de lehet mélyebbre, a pince tájára is, mert az utolsó Rovin ugyan azt vallotta, hogy csak ritkán s keveset iszik, viszont ki látott már olyan rendes magyar embert, főleg ilyen bilgeris pilótást, aki szégyent vallana a pohárnoki tisztség ellátásában holmi silány félcsizmás gazdással szemben...

Mintha az Isten egyenesen odarendelte volna azt a nagyszerű katonai gyakorlóteret, amelynek talaján szinte kéjjel gördül a Kevély kereke, mikor Stolte 5 és félórás derekas repülés után Csáktornya mellett, simán földet ér.

Egy órával később égnek mereszti szemét a hatalmassá nőtt érdeklődő tömeg, Lenkei Antal, az MSE gárdájának egyik kimagasló sikerű tagja érkezik meg ugyancsak bejelentett céljához az M 22-vel, miután hat órán felül birkózott a lanyhuló hőlégáramlatok ellenére is a fennmaradással. »A cél eléretett!«...

Csáktornya a szelek szárnyán kapta Ferihegy testvéri üdvözletét.

vitéz Hefty

Magassági repülés és légzőkészülék

A tengelyrepülők „tüdőautomatája"

Minél magasabbra repülünk, annál nagyobb nehézségekkel kell megküzdenünk. Nem csupán a motor teljesitménye csökken, hanem az ember is gyengébb lesz. Már egyszerű mozdulatokhoz is nagy testi- és akarat összpontosítás kell, a gondolkozási készség alább hagy, az ítélőképesség meginog. Ember és motor magassági „betegségének" egy az oka: a légnyomás csökkenése és a velejáró oxigénellátási nehézségek.

Az életműködések fenntartásához szükséges oxigént az ember légzőszervei segítségével kapja a levegőből. Belégzéskor a tüdő megtelik levegővel s így a tüdő legfinomabb járataiban levő tartaléklevegő is oxigénben dús levegővel keveredik. A hajszálvékony légvezetékeket a hajszálerektől csupán igen finom hártya választja el s ezen át diffundálódhatnak a gázok. Az oxigén átmegy a vérbe s ugyanígy adódik át a szénsav a tüdő levegőjének. Utóbbi a kilégzéskor távozik. Az oxigéntartalmú vér a szervezet minden részébe áramlik, leadja oxigénjét és ismét széndioxiddal telítődik. A vérben az oxigénhordozója a vörös vérsejt, a hemoglobin.

Ha oxigénben szegény levegőt lélegzünk be, rövid időn belül oxigénhiány áll be a tüdőlevegőben, mivel az elhasznált oxigén nem pótlódik. Fulladási jelenségek s végül fulladásos halál a következmény.

Hasonló oxigénhiány jelentkezik, ha az oxigén — ugyan azonos koncentrációban, mint földközelben — már kisebb nyomással jut a tüdőbe, mert ez is azt jelenti, hogy a tüdő járataiba kevesebb oxigénmolekula kerül s kisebb mennyiségü oxigén jut a véráramba. A légnyomás csökkenését táblázatunk mutatja:

Tengerszínfeletti magasság	Légnyomás Hg-mm
0	760,0
1000 m	675,5
3000 m	527,0
5000 m	405,8
8000 m	267,3
10000 m	198,3
12000 m	145,0
13000 m	123,8

Ezzel együtt fulladási jelenségek is lépnek fel, de ezeket hideg- és fáradtság érzetektől eltekintve, nem érzi kellemetlennek a repülő, éppen ezért veszélyesek, hiszen a szervezet önkéntelen ellenintézkedései is elmaradnak. A szervezet ugyan igyekszik az elégtelen oxigénmennyiséget gyakoribb és mélyebb lélegzéssel és a vérkeringés gyorsításával pótolni, de ezek csak mintegy 4000 m magasságig biztosítják a kielégítő oxigénellátást. Magasabbra emelkedésnél már fellép a magassági betegség.

Ha a helyes oxigénellátásnál a tüdő járataiba megfelelő számú oxigénrészecske jut s éppen ez a szám csökken a légnyomás csökkenésével egyidejüleg, nyilván úgy segíthetünk, hogy a többi gázmolekula egy részét oxigénnel pótoljuk. Ha tehát változik a légnyomás, a levegő összetételének megfelelő változtatásával kell a hiányzó oxigént pótolni. Ezt a kutatás is igazolta.

A különböző magasságokban uralkodó légnyomásból a tüdő által felvett víz figyelembevételével kiszámítható, milyen mértékben kell oxigénben dúsítani a levegőt, hogy a rendes lélegzés feltételeit biztosíthassuk. Ezzel a feladat is adott: olyan légzőkészülék készítése, amely minden magasságban a megfelelő levegő-oxigén-keveréket s a fiziológiai csúcsmagasságon a tiszta oxigént adagolja, a lélegzéshez szükséges mennyiségben.

A légzőkészülékek fejlődése egyszerü, állandó adagolású belégzőkkel kezdődött, ezek nyomáscsökkentő szeleppel ellátott sürített oxigénes palackból álltak. A nyomáscsökkentőbe egy adagoló fúvókát építettek s ez megfelelően beállítva állandó mennyiségü oxigént adagolt egy szájcsutorán át vagy egy álarcba. A magasság növekedtével a repülő maga állította be az oxigénmennyiséget. 8000 méter magasságig levegő-oxigén-keveréket, ezen felül tiszta oxigént lélegzett be a repülő. Hogy lélegzés közben ne menjen kárba az állandóan áramló oxigén, közbeiktattak egy gumiszövetből készült ballont, ahol kilégzés alatt az oxigén összegyülemlett s belégzés alatt az utánaáramló többi oxigénnel együtt a tüdőbe jutott. Ez már erős oxigénmegtakarítást jelentett s ezzel együtt súlymegtakarítást is, hiszen feleannyi oxigénpalack volt elég. Majd barométerszelencével önműködően vezérelt adagolót is készítettek s evvel a repülőt a folytonos szeleputánállítástól mentesítették.

Az állandó adagolású légzőkészülék azonban feltételezi, hogy használójának oxigénfogyasztása is állandó. Ez azonban nem igaz.

Az ember levegőszükséglete váltakozik a teljesítendő munkával. Ulve,

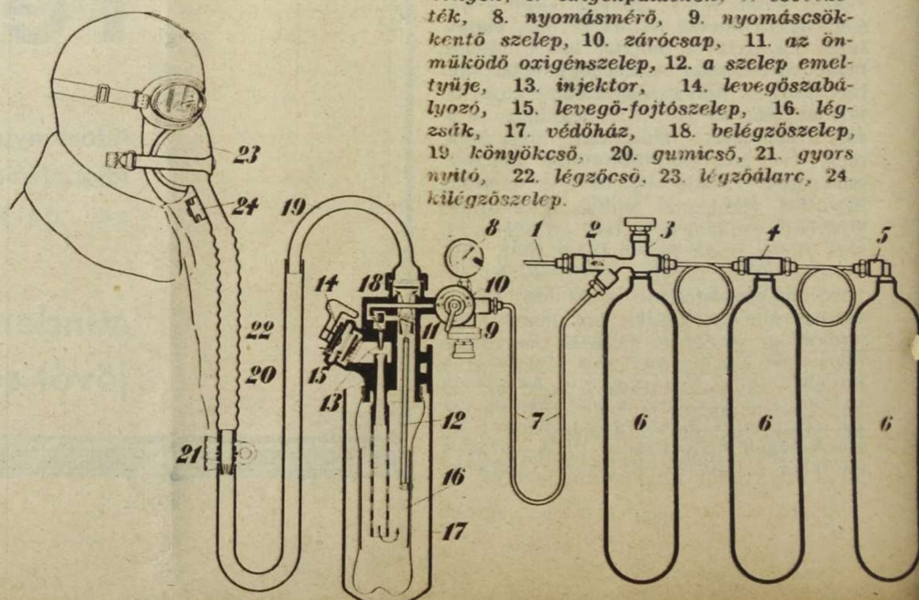


Német haditudósító légzőkészülékben „dolgozik"



Dräger-légzőkészülék szájcsutorával és a literes könnyű-fémpalackkal

A teljes tüdőautomata: 1. *töltőcső,* 2. *zárószelep,* 3. *szelep,* 4. *T-kötés,* 5. *könyök,* 6. *oxigénpalackok,* 7. *csővezeték,* 8. *nyomásmérő,* 9. *nyomáscsökkentő szelep,* 10. *zárócsap,* 11. *az önműködő oxigénszelep,* 12. *a szelep emeltyűje,* 13. *injektor,* 14. *levegőszabályozó,* 15. *levegő-fojtószelep,* 16. *légzsák,* 17. *védőház,* 18. *belégzőszelep,* 19. *könyökcső,* 20. *gumicső,* 21. *gyors nyitó,* 22. *légzőcső,* 23. *légzőálarc,* 24. *kilégzőszelep.*





semmittevésnél a percenkénti légszükséglet 8—9 liter, menetelésnél ez már 25—30 liter, futásnál 40—60 liter. A repülőgépen a személyzet részére nincs nagy mozgási lehetőség, de a fegyverek kezelése jelentős testi megerőltetés és ezzel meg is nő a légszükséglet. Ezért Németországban olyan készülékeket készítettek, amelyek önműködőleg annyi levegőt adnak, amennyi a tüdő teljes töltéséhez szükséges. Ezek a „tüdőautomaták" (Lungenautomat). Legfontosabb részük egy légzsák, amely a szájat és orrot fedő álarccal van összekötve. Belégzéskor a légzsákban nyomáscsökkenés áll be, s falai összeesnek; magukkal viszik a szelepemeltyűt s kinyítják az oxigénszelepet. A belégzés végére a légzsák falait a beáramló oxigén felfujja, a szelep zár s így kilégzéskor nem áramlik be több oxigén.

4000 és 8000 méter között nem tiszta oxigént, hanem oxigén-levegő-keveréket légzünk be. Ha a levegőt itt, mint az adagolókészüléknél egyszerűen a gumicsőre készített nyiláson át szívnók be, nem kapnók a helyes keveréket. Ezért a tüdőautomatán egy oxigénnyomásos injektor van s ez mindig a helyes légmennyiséget szívja be. Az injektor szívása sokkal nagyobb, mint a tüdőé. Ezt azáltal használjuk ki, hogy a külső levegő beszívásakor a nyílást egy rúgós szeleppel zárták s ennek nyitónyomása nagyobb, mint az oxigénszelepé. Belégzéskor tehát előbb a tüdőautomata és vele az oxigénvezeték lép működésbe, a kiáramló oxigén kinyitja a zárószelepet az injektor szívóhatása következtében. A tüdő tehát tehermentesül.

A légzőkészülék és az oxigénpalackok a gépbe vannak átépítve. A repülő tehát nem hord magán terhet. Ilyen készülék van a német légierő gépein s a használatban rendkívül jól bevált.

VILÁGÍTÓBOMBÁK, GYUJTÓBOMBÁK, AKNABOMBÁK

A németországi angol légitámadások romboló eszközei

A jelenleg hadban álló országok hadseregei már jóval a háború kitörése előtt ismerték a *világitóbombákat*, melyeknek fénye nemcsak bizonyos célok felismeréséhez elegendő, hanem az éjszakai fényképezést is lehetővé teszi. Azóta a világitóbombák természetesen még tovább haladtak a tökéletesedés útján és jelenleg elsősorban a tájékozódás szolgálatában állanak. A több méteres átmérőjü ejtőernyőkön függő bombák bizonyos előre beállított magasságban gyulladnak és *óriási, mintegy egy-két millió gyertyafényű fényerővel körülbelül négy percig világitanak*. Ezalatt a bomba két méteres másodpercenkinti sebességgel 500 métert esik. A fehér fényű bombákon kívül sárga, vörös, narancsszínű stb. szinű bombák is használatban vannak, melyek egyrészt a földfelület jobb felismerését teszik lehetővé, másrészt egyuttal jeladásul is szolgálhatnak. Ujabban szokásba jöttek az úgynevezett *fürtbombák* is, melyek több különböző szinű fényt árasztó és különböző magasságokban gyulladó bombákból állanak. Ezek hatalmas területeket, úgyszólván nappali megvilágításba helyeznek, úgyhogy használatuk teljesen elfogadhatatlanná teszi azt az angol védekezést, mely a templomok, kórházak, polgári lakónegyedek és más nem katonai célok bombázását a látás hiányával akarja mentegetni.

A polgári lakótelepeken a legtöbb kárt a gyújtóbombák okozzák. Az angolok gyújtóbombaként rúdbombákat, foszfortartályokat és foszforos gyujtóbombákat szoktak használni.

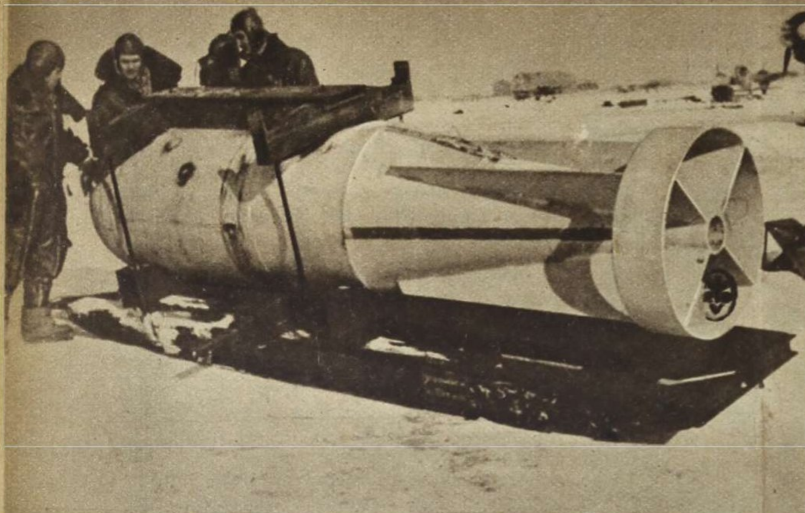
A legnagyobb mennyiségben leszórt angol gyujtóbomba az 1.7 kilós *elektrontermit-rúdbomba*. Ennek az aránylag könnyű és lapos fenekű bombának nincs nagy átütőereje, úgyhogy rendszerint már a legfelső emeleteken megakad. Végsebessége másodpercenkint mintegy 120 métert, azaz 430 kilométeres órasebességet tesz ki. Az elektronhüvelybe elhelyezett 10—15 termitlabdacs meglehetősen nagyfokú füstfejlesztés mellett világító fehér fénnyel ég és általában csak a könnyen gyulladó tárgyakat lobbantja lángra, míg a masszív fatárgyakon csak lassan terjeszkedő tűzfészket támasztanak.

Ujabban az angolok szokásba vették, hogy ezeknek a *rúdbombáknak egy részét robbanótöltettel is ellátják*, mely a becsapódás után három-öt percen belül erős repeszhatás kifejtésével robban. A cél az oltást végző őrség megfélemlítése. A repeszdarabok fél gyufásdoboz nagyságúak és még a négy centiméteres vastagságú deszkát vagy 5—6 milliméteres bádogot is átütik. Ennek ellenére ezeket a bombákat is eredményesen lehet oltani, ha a tűzoltószemélyzet az oltást az első öt percben falkiugrások, kémények, tartóoszlopok vagy más alkalmas fedezék mögül végzi.

A gyújtóhatás fokozására az úgy-



Ha az angol bombázót bombástól telibe találják...



A német repülők sem maradnak adósak (egytonnás aknabomba)



Ez maradt a repülőerődből!

nevezett *foszfortartályok* és foszforos gyűjtóbombák szolgálnak. Az előbbiek 20 literes négyszögletű tartályok, melyeknek tartalmát nyerskaucsukkal sűrített benzin vagy benzol és a szabad levegőn gyulladó foszfor alkotja. A tartályok rendszerint könnyű bádogból készülnek, úgyhogy már a padláson fenn akadnak. Sokkal veszedelmesebbek a 4 kiló súlyú *foszforbombák,* amelyek másodpercenkint 250 méteres végsebességükkel *több emeleten is áthatolnak és esés közben kilövelt három-négy literes gyujtótartalmukkal egyszerre minden emeleten tüzet tudnak okozni.*

Leküzdésük ezért az első pillanatban lehetetlennek látszik, különösen azért, mert ezenkívül rendkívül erős lánggal és füsttel égnek, azonban kellőképpen kioktatott önkéntes tűzoltók ezzel a bombával is el tudnak bánni. Elég ugyanis megvárni, amíg a bomba tartalma három-öt perc alatt felemészti magát és ezután már csak az időközben keletkezett kisebb tűzfészkeket kell a szokásos módon megfékezni.

Erősebb építésű célok szétrombolásának eszköze a *repeszbomba. Súlyuk ma sokszor már az 1500 kilogrammot is meghaladja. Az első világháború végén használt egy tonnás repeszbombák 680 kilogramm súlyú robbanótöltete a robbanás pillanatában 240 millió méterkilogrammnak megfelelő energiát szabadított fel.*

Ez a hatalmas energia — egy méterkilogramm az az erő, mely egy kilogramm súlynak egy másodperc alatt egy méter magasságba való emeléséhez szükséges — *mintegy 1200 darab 7.7 centiméteres ágyúgolyó együttes energiájának felel meg. A repeszdarabok számát 50.000-re becsülik.* Ehhez az óriási erőkifejtéshez járul még az esési erők hatása, melynek nagyságát mutatja, hogy a bomba végsebessége a hang sebességét is eléri. Ennél nagyobb sebesség elérését egyébként a levegő ellenállóereje, mely tudvalevőleg a sebesség négyzetével emelkedik, lehetetlenné teszi. A robbanást közvetlenül nem az esés, hanem az időzíthető gyujtószerkezet váltja ki.

Maga a robbanóanyag ugyanis — legtöbbször trinitrotoluol — olyan érzéketlen, hogy kalapácsütéssel, sőt még gyufával sem lehet robbanásra birni.

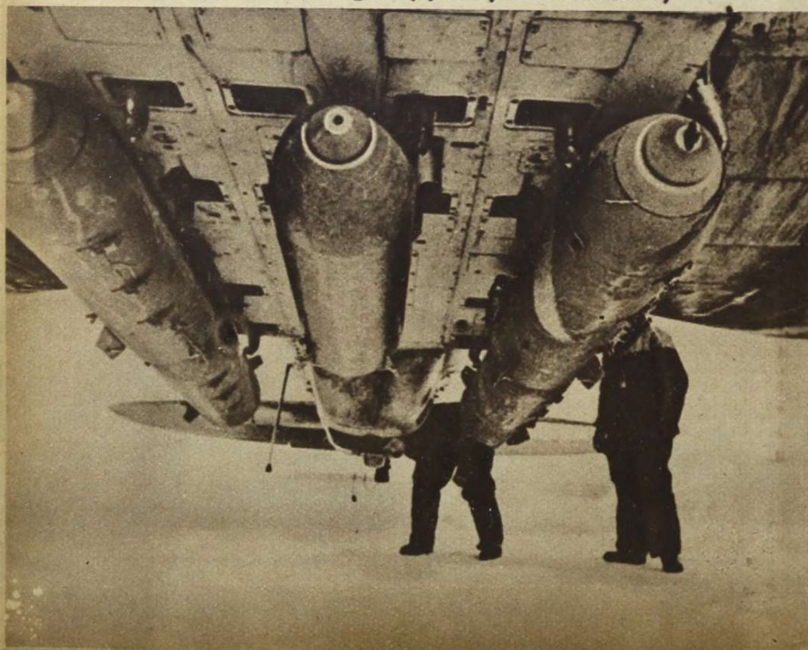
Az időzítőszerkezetet úgy is be lehet állítani, hogy a bomba akár már a cél elérése előtt, akár pedig órák vagy napok mulva robbanjon. A repeszbomba egyik fajtája az úgynevezett *páncélbomba,* amely különleges acélötvözetből készült vastag falazatával arra van hivatva, hogy erődítmények, kazamaták, ütegállások stb. leküzdésére szolgáljon.

A repesz- és páncélbombázóktól a gyengébb építmények, angol részről főleg lakótelepek ellen használt *aknabombák vagy légiaknák* aránytalanul vékonyabb falazatukkal és ennek megfelelően nagyobb töltetükkel különböznek. A hatást itt nem a repeszdarabok, hanem a légnyomás fejti ki. A robbanás pillanatában másodpercenkint mintegy 8000 méteres sebességgel felbomló robbanóanyag a 2000 fokos maximális hőfok elérésekor eredeti térfogatának hozzávetőleg 15.000-szeresére terjeszkedik ki. Ezek *a gyorsan kiterjedő gázok a robbanóanyag közvetlen közelében négyzetcentiméterenkint 100.000 kilogrammos nyomást váltanak ki, mely másodpercenkint a 8000 métert is elérő sebességgel terjed tova* és útjában természetesen mindent szétrombol. A távolság növekedésével azonban a nyomás gyorsan csökken és *200—300 méteres távolságban már csak az ablaküvegben és tetőzetben tesz kárt.*

50 méter távolságban a nyomás négyzetcentiméterenkint három kilogrammra rúg és ezzel a tégla szilárdságával szemben még fölényben van, egy nagy felületű vékony falat tehát sok esetben be tud dönteni, a lazább szerkezetű, rugalmas falakból épült házakkal szemben azonban rendszerint hatástalan, a négyzetcentiméterenkint 300 kilogrammos belső szilárdságú beton- és acélvázú falakban pedig éppenséggel semmi kárt sem tud tenni.

(MN)

Ezek már békésebb jószágok (ejtőernyős ellátóbomba)



A berepülés vége...









Felelős szerkesztő és kiadó:
JÁNOSY ISTVÁN
FŐSZERKESZTŐ

MAGYAR SZÁRNYAK

megjelenik havonta kétszer

minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre 12 pengő, vállalatoknak, jogi személyeknek évi 40 pengő. Egyes szám ára 50 fillér. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VII., Király-u. 93. sz. Telefon: 222—422. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.

Kéziratokat és fényképeket nem őrzünk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.



433059 — Athenaeum Irodalmi és Nyomdai Rt. mélynyomása. Felelős: Kárpáti Antal igazgató.